



N° 3365

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 octobre 2006

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI **de finances pour 2007** (n° 3341),

TOME XIII

TRANSPORTS

SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES

PAR M. JEAN-YVES BESSELAT,

Député.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION.....	5
I.— DANS UN CADRE FINANCIER PERFECTIBLE, LE GOUVERNEMENT PRÉSENTE UN BUDGET DE CONSOLIDATION DE NOTRE POLITIQUE MARITIME.....	7
A.— EN DÉPIT DE CERTAINS AJUSTEMENTS, LE CADRE BUDGÉTAIRE DU PROGRAMME RESTE PERFECTIBLE.....	8
1. Les objectifs du programme « <i>Sécurité et affaires maritimes</i> » ont été clarifiés.....	8
2. Les actions et les indicateurs de performance de la mission traduisent une mise en œuvre encore imparfaite des principes de la LOLF	9
a) <i>Un choix d'actions qui ne correspond pas à l'esprit de notre nouvelle architecture budgétaire.....</i>	9
b) <i>Des indicateurs de performance qui manquent ponctuellement d'ambition.....</i>	10
3. Le schéma de déversement analytique du programme met en évidence des mouvements de crédits nuisant à sa lisibilité.....	11
B.— UN BUDGET DE CONSOLIDATION DE LA POLITIQUE DE LA MER.....	13
1. Quel que soit le périmètre considéré, les crédits de la mer sont en augmentation	13
a) <i>Le périmètre le plus restreint : les crédits du programme « Sécurité et affaires maritimes ».....</i>	13
b) <i>Le périmètre intermédiaire : prendre en compte les fonds de concours et les ventilations prévues en loi de finances initiale.....</i>	15
c) <i>Le périmètre le plus large : raisonner à périmètre constant avec l'ancienne section budgétaire « Mer ».....</i>	15
2. Les priorités choisies par le gouvernement sont en adéquation avec les attentes du monde de la mer	17
II.— LES MARGES DE MANŒUVRE BUDGÉTAIRES DÉGAGÉES EN 2007 SERVIRONT A PROMOUVOIR LA SÉCURITÉ MARITIME SOUS TOUTES SES FORMES	19
A.— UN BUDGET FAVORABLE À LA SÉCURISATION DE L'EMPLOI DES MARINS.....	19
1. Les efforts budgétaires en direction de la formation maritime sont maintenus	19
2. Les conditions de travail des marins bénéficient de nouvelles garanties.....	21

<i>a) Les dispositifs financiers sont confortés</i>	21
<i>b) L'encadrement juridique des conditions de travail des marins est renforcé</i>	21
B.— LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT MARITIME RESTE LA PRIORITÉ ABSOLUE DU GOUVERNEMENT	24
1. Les CROSS au cœur du dispositif français de sécurité maritime	26
2. Des systèmes d'information et de communication performants pour des mers plus sûres.....	29
<i>a) Conforter les crédits destinés à la signalisation maritime</i>	29
<i>b) Financer les équipements de demain</i>	30
3. Le renforcement du contrôle des navires à risque	32
<i>a) Des objectifs renforcés</i>	32
<i>b) Une évolution contrastée des moyens destinés au contrôle des navires et à la surveillance des navires</i>	33
III.— LES MUTATIONS DE L'ACTIVITÉ DES PORTS ET DE NOTRE FLOTTE DE COMMERCE DOIVENT ÊTRE ACCOMPAGNÉES	34
A.— LES PORTS MARITIMES FRANÇAIS À LA CROISÉE DES CHEMINS	34
1. Un bouleversement du cadre juridique de leur activité	34
2. Une situation économique et financière à conforter.....	39
<i>a) Un retard de compétitivité par rapport à nos voisins européens qui influe sur la part de marché des ports français</i>	39
<i>b) Une situation financière saine mais qui ne permet pas toujours de financer de nouvelles infrastructures</i>	42
3. Des crédits à conforter	44
B.— L'AIDE À LA FLOTTE DE COMMERCE	46
1. La réussite du nouveau registre international français doit être confirmée	46
<i>a) La mise en place du RIF</i>	46
<i>b) L'immatriculation des navires au RIF est en bonne voie</i>	49
2. Les instruments fiscaux et sociaux de soutien à la flotte de commerce	50
<i>a) Le dispositif des allègements de charges sociales</i>	50
<i>b) Les dispositifs d'allègement de charges fiscales</i>	51
EXAMEN EN COMMISSION	56

MESDAMES, MESSIEURS,

Après le temps de la réforme, l'année 2007 sera placée sous le signe de la consolidation des acquis récents de notre politique maritime.

Les trois dernières années ont en effet été marquées par une volonté de modernisation importante du gouvernement, destinée à tirer enfin partie de l'importante croissance du trafic maritime – de l'ordre de 8 % par an sans variation conjoncturelle majeure.

L'année 2004 a été marquée par une modification importante du statut des ports d'intérêt national, dont la décentralisation doit devenir effective au 1^{er} janvier 2007. Le comité interministériel de la mer a décidé le 16 février 2004 que la sécurité maritime et portuaire serait une priorité durable, notamment par le biais de l'amélioration de notre couverture radar, décision dont le financement continue d'être exécuté en 2006 et en 2007.

L'année 2005 a été marquée par le débat, devant notre Assemblée, de la proposition de loi de notre collègue sénateur M. Henri de Richemont, visant à la création du nouveau registre international français. À l'occasion de ce débat, votre rapporteur a été le témoin privilégié de la confrontation entre les espoirs des uns et les craintes des autres devant les mutations des activités liées à la mer. Les craintes d'une partie du monde de la mer se sont notamment cristallisées durant cette année autour de la Société nationale Corse Méditerranée.

Cette année et l'année prochaine, il s'agira donc de continuer à prendre les mesures nécessaires, notamment au plan financier, pour l'accompagnement de ces réformes de grande ampleur. Au titre des priorités pour 2007, on peut mentionner, évidemment, la poursuite des efforts fondamentaux en faveur de la sécurité du transport maritime : avec une zone économique exclusive de 11 millions de kilomètres carrés et un littoral de plus de 5 000 kilomètres au large duquel sont

établis des rails de circulation maritime parmi les plus importants du monde, la France se doit d'investir les crédits nécessaires pour assurer la sécurité du trafic maritime.

L'autre priorité de l'année 2007 consiste à renforcer encore le soutien à la marine marchande. Après avoir, avec le vote de la loi créant le registre international français, donné un signal juridique fort en direction de la marine de commerce, il convient d'accompagner ce signal par la mobilisation des crédits nécessaires dans le cadre du dispositif du GIE fiscal ; ce dispositif, fondamental pour le développement de notre flotte de commerce, est actuellement gelé du fait d'une enquête de la Commission européenne sur sa compatibilité avec les dispositions du traité européen relatives aux aides d'État. Il appartient au gouvernement français de tout entreprendre auprès des autorités européennes pour que ce dispositif financier puisse continuer à fonctionner dès 2007.

À l'appui de ces priorités, le gouvernement présente cette année un budget en augmentation de 4,5 %, après un budget pour 2006 qui était lui-même en augmentation de plus de 11 %. Ces crédits permettront donc de financer, en 2007, la consolidation des réformes engagées par le gouvernement tout au long de la XII^{ème} législature.

I.— DANS UN CADRE FINANCIER PERFECTIBLE, LE GOUVERNEMENT PRÉSENTE UN BUDGET DE CONSOLIDATION DE NOTRE POLITIQUE MARITIME

Le projet de loi de finances pour 2007 est le second à être présenté selon la nouvelle nomenclature résultant de la loi organique n° 2001-692 relative aux lois de finances. Sans remettre en cause les principes de saine gestion et d'efficacité de la dépense publique qu'implique cette nouvelle architecture budgétaire, votre rapporteur s'est élevé depuis 2004 contre la manière dont cette loi organique a été appliquée dans le domaine des transports, et plus particulièrement dans le domaine des affaires maritimes.

Rappelons en effet que, jusqu'à la loi de finances initiale pour 2006, le budget de la mer faisait l'objet d'une section budgétaire propre. Cette identification avait un objectif politique puisqu'elle permettait d'affirmer l'importance d'une politique spécifique à destination du monde maritime et, pour le Parlement, de la contrôler.

On rappellera succinctement que les crédits auparavant regroupés dans la section budgétaire « Mer » sont, à compter de 2006, éclatés entre :

– la mission « *Régimes sociaux et de retraite* », vers laquelle ont été transférés les crédits de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM). Ce transfert est l'élément le plus positif de l'entrée en vigueur de la LOLF, car les crédits destinés à cet établissement, prenant en charge l'assurance maladie, invalidité, maternité et vieillesse des marins, représentaient près de 80 % de la section budgétaire. Depuis quelques années, la subvention de l'État à cet établissement avait tendance à augmenter sensiblement, dans la mesure où le gouvernement avait entrepris de clarifier son financement en mettant fin à un mécanisme complexe de compensation entre différents régimes. Cette augmentation de la subvention à l'ENIM, de 7,66 % en 2004 et de 5,7 % en 2005, pouvait laisser croire à tort que les crédits à destination de la politique maritime étaient globalement en augmentation, alors que la prise en charge sociale des marins n'en constitue en définitive qu'un aspect très particulier ;

– le programme « *Transports terrestres et maritimes* », au sein de la mission « *Transports* » qui retrace désormais les crédits de fonctionnement destinés au transport maritime, aux ports et au littoral, les crédits destinés à l'entretien du domaine public maritime, à l'entretien et à l'exploitation des ports maritimes, les crédits participant aux dépenses des ports autonomes maritimes, les crédits destinés à subventionner le lancement des liaisons de transport maritime courte distance, et surtout les crédits destinés aux investissements et subventions d'investissements dans les ports maritimes et la protection du littoral ;

– le programme « *Sécurité et affaires maritimes* » sur lequel le présent rapport doit, en principe, se concentrer. Il retrace les crédits destinés à la sécurité et la sûreté maritime, à la formation des gens de mer et les aides à la flotte de commerce.

Pour la seconde année consécutive, et compte tenu du fait qu'il n'existe plus de rapporteur spécial spécifique pour les crédits de la mer à la commission des Finances, votre rapporteur aura pour objectif d'examiner l'évolution des crédits de la mer, quels que soient le programme ou la mission sur lesquels ils sont imputés.

A.— EN DÉPIT DE CERTAINS AJUSTEMENTS, LE CADRE BUDGÉTAIRE DU PROGRAMME RESTE PERFECTIBLE

Avant de faire état de l'évolution des principaux crédits destinés au financement de la politique maritime de notre pays, votre rapporteur estime nécessaire de contribuer à parfaire la mise en œuvre des principes de la loi organique relative aux lois de finances au sein du programme dont il est rapporteur. Le gouvernement et surtout l'administration ont en effet pour mission, y compris après l'entrée en vigueur de notre nouvelle nomenclature budgétaire, d'ajuster un cadre budgétaire dont votre rapporteur a mis en évidence les failles et les limites dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 2006. Pour l'année 2007, votre rapporteur constate à la fois certaines améliorations et la persistance de points négatifs qu'il doit être possible de résorber.

1. Les objectifs du programme « Sécurité et affaires maritimes » ont été clarifiés

Conformément à l'article 7 de la loi organique, « *un programme regroupe les crédits destinés à mettre en œuvre une action ou un ensemble cohérent d'actions relevant d'un même ministère et auquel sont associés des objectifs précis, définis en fonction de finalités d'intérêt général, ainsi que des résultats attendus et faisant l'objet d'une évaluation* ».

Sur ce fondement, l'administration de la mer avait défini, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2006, pas moins de 7 objectifs différents dont votre rapporteur avait mis en lumière les incohérences et les recouvrements :

- Objectif 1 : Renforcer l'efficacité du dispositif de sauvegarde des personnes et des biens en améliorant la sécurité et la sûreté de la circulation maritime ;
- Objectif 2 : Lutter contre les pollutions marines par une meilleure identification des sources de pollution et la poursuite des contrevenants ;
- Objectif 3 : Promouvoir une formation maritime de qualité au service de l'emploi maritime ;
- Objectif 4 : Assurer aux gens de mer des conditions de travail et de vie décentes et de qualité ;
- Objectif 5 : Mieux contrôler les activités maritimes ;
- Objectif 6 : Renforcer les moyens consacrés aux missions opérationnelles ou au contact des usagers par une rationalisation des tâches administratives ;
- Objectif 7 : Améliorer l'efficacité des dispositifs d'aide à la flotte de commerce.

Outre une polarisation sur les tâches administratives du ministère, votre rapporteur avait dénoncé l'année dernière le nombre trop important et la curieuse hiérarchisation des objectifs⁽¹⁾. C'est donc avec une certaine satisfaction que votre rapporteur constate cette année que les objectifs sont en nombre plus réduit et mieux hiérarchisés. Il y a désormais cinq objectifs visant à :

- Objectif 1 : Renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement ;
- Objectif 2 : Promouvoir l'emploi maritime et la qualité de la formation et des conditions de travail ;
- Objectif 3 : Améliorer l'efficacité des dispositifs d'aide à la flotte de commerce ;
- Objectif 4 : Mieux contrôler les activités maritimes et en particulier la pêche ;
- Objectif 5 : Renforcer les moyens consacrés aux missions opérationnelles ou au contact des usagers par une rationalisation des tâches administratives.

Votre rapporteur se félicite de cette rationalisation des objectifs assignés à ce programme, qui va tout à fait dans le sens préconisé dans le rapport de l'année dernière.

2. Les actions et les indicateurs de performance de la mission traduisent une mise en œuvre encore imparfaite des principes de la LOLF

a) Un choix d'actions qui ne correspond pas à l'esprit de notre nouvelle architecture budgétaire

L'évolution positive décrite précédemment ne peut cependant pas être constatée dans le choix des actions du programme, lequel, comme l'année dernière, traduit les difficultés du ministère des transports à mettre œuvre les principes de la LOLF.

Ainsi, le programme reste structuré autour de cinq actions (Sécurité et sûreté maritimes, Gens de mer et enseignement maritime, Flotte de commerce, Action interministérielle de la mer, Soutien au programme), dont seulement les trois premières correspondent véritablement à l'esprit de la LOLF.

(1) Cf Rapport n° 2570 fait au nom de la commission des affaires économiques sur le projet de loi de finances pour 2006, p. 10 : « L'articulation du programme « Sécurité et affaires maritimes » autour de ces 7 objectifs appelle certains commentaires. En premier lieu, il apparaît au premier regard que le nombre des objectifs est trop nombreux ; il s'ensuit d'ailleurs que certains objectifs semblent se recouper. Ainsi, l'objectif 5, relatif au contrôle des activités maritimes, semble déjà faire l'objet des objectifs 1 et 2, tant il est vrai que le contrôle des activités maritimes passe par le développement de la sécurité maritime et la poursuite des contrevenants. En outre, et c'est plus grave, ces objectifs reflètent une vision trop administrative de la politique de la mer. Ainsi, les objectifs 5 et 6 visent tous deux à une meilleure organisation de l'administration de la mer, soit par le biais du renforcement de la coopération interministérielle, soit par le biais d'une rationalisation des fonctions administratives. [...] Enfin, votre rapporteur s'émeut de constater que le soutien à la flotte de commerce est le 7^{ème} et dernier objectif, alors qu'il n'a de cesse, notamment en tant que rapporteur du projet de loi relatif à la création du registre international français, de rappeler l'importance de la promotion de notre pavillon dans le domaine de la marine marchande ».

L'action « *Action interministérielle de la mer* » retrace des crédits destinés à la sécurité et la sûreté maritime, mais dont la gestion est commune à plusieurs ministères. C'est le cas, par exemple, de l'action civile de l'État en mer, du contrôle des pêches, de la lutte contre les pollutions accidentelles ou de la sécurisation de la plaisance, qui constituent les sous-actions de cette action. C'est donc son caractère interministériel qui a dicté la détermination de cette action, et non un objectif précis et identifié.

Une critique encore plus marquée peut être formulée s'agissant de l'action « *Soutien au programme* », dont le montant représente une part non négligeable du programme et tend à augmenter en 2007, alors que cette action regroupe des crédits qui devraient être répartis dans les autres actions du programme.

Votre rapporteur s'inscrit en faux, par exemple, contre l'assertion, figurant dans le document budgétaire de présentation du programme pour 2007, selon laquelle « *il s'agit notamment des crédits qui ne peuvent être affectés spécifiquement à une seule des quatre premières actions du programme (fonctionnement courant et immobilier des services déconcentrés des affaires maritimes, formation, communication,...)* ». Ces moyens matériels doivent précisément et en priorité être rattachés aux actions opérationnelles, tant il est vrai qu'ils doivent être adaptés aux fins recherchées ; à défaut, il y a lieu de craindre que cette dernière action devienne illisible, car regroupant les crédits que le ministère préférera gérer de manière centralisée, sans tenir compte des besoins réels des services, notamment déconcentrés, des affaires maritimes.

b) Des indicateurs de performance qui manquent ponctuellement d'ambition

Rappelons que, conformément à la LOLF, un certain nombre d'indicateurs de performance doivent être associés à chaque objectif décrit ci-dessus. Votre rapporteur reconnaît que ce n'est pas un exercice facile, notamment dans le domaine des activités régaliennes, en particulier dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritime où les résultats sont difficiles à justifier et à faire évoluer. À titre d'exemple, l'indicateur 1.1 du programme est constitué par le ratio entre le nombre de personnes sauvées et le nombre de personnes impliquées dans un accident maritime après une opération de sauvetage coordonnées par les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) ; l'on peut difficilement reprocher aux CROSS de ne pas tout faire pour atteindre le chiffre de 100 %.

Néanmoins, votre rapporteur note que certains indicateurs de performance manquent singulièrement d'ambition, notamment lorsque le pourcentage de réalisation de cet indicateur est supérieur à 95 % dès la première année. D'un point de vue managérial, il semblerait plus opportun de trouver des indicateurs de performance dont le taux de réalisation se situe aux environs de 50 %, pour laisser aux services concernés une large marge de progression.

Dans la catégorie des indicateurs sans réelle ambition, on peut en particulier noter :

– l'indicateur 1.2 (taux de disponibilité des aides à la navigation et des moyens de surveillance). Il retrace, entre autres, la disponibilité des dispositifs de séparation du trafic maritime. Il apparaît tout à fait normal que ce taux soit de 97,6 % depuis sa mise en place, tant il est vrai qu'il est extrêmement dangereux de laisser des navires sans surveillance, par exemple dans le rail d'Ouessant. En outre, toute amélioration de la performance des services dans ce domaine ne peut qu'être marginale, compte tenu du taux affiché dès le choix de cet indicateur ;

– l'indicateur 5.1 (pourcentage des personnes affectées à des missions opérationnelles par rapport au nombre de personnes affectées à des missions de gestion administrative). Outre le fait qu'il peut être sujet à débat du point de vue méthodologique – qu'est ce qu'une mission opérationnelle ? –, cet indicateur a toujours été supérieur à 70 % depuis 2005.

À l'inverse, certains indicateurs sont très intéressants pour évaluer l'efficacité de la politique maritime de notre pays, comme par exemple le taux d'identification des navires à l'origine de rejets illicites et polluants en mer (de l'ordre de 10 %) ou le taux de contrôle des navires étrangers (supérieur au chiffre de 25 % prescrit par le Mémorandum de Paris).

3. Le schéma de déversement analytique du programme met en évidence des mouvements de crédits nuisant à sa lisibilité

La sincérité budgétaire est appelée de ses vœux par toutes les majorités, tant il est vrai qu'elle conditionne l'efficacité du contrôle parlementaire. De ce point de vue, la présentation du schéma de déversement analytique du programme, figurant dans le document budgétaire de présentation du programme, est une nouveauté particulièrement utile résultant de la nouvelle nomenclature, puisqu'il décrit les dépenses prévisionnelles de chaque action, après ventilation des crédits et rattachement éventuel de fonds de concours.

Or, depuis deux ans, votre rapporteur note que les mouvements de crédits prévus dès la loi de finances initiale au sein de chaque action sont particulièrement importants, puisqu'ils excèdent parfois de beaucoup les crédits prévus pour cette action. Le tableau ci-dessous met en vis-à-vis les crédits inscrits dans chaque action du programme « *Sécurité et affaires maritimes* », le montant augmenté des éventuels fonds de concours, ainsi que celui effectivement disponible après les ventilations prévues par le document budgétaire.

**MONTANT DES CRÉDITS DISPONIBLES PAR ACTION
APRÈS VENTILATION DES CRÉDITS**

(en millions d'euros)

Intitulé de l'action	Crédits de paiement du PLF 2007	Crédits disponibles (avec fonds de concours)	Ventilation des crédits du programme	Ventilation entre programmes	Crédits totaux disponibles
Sécurité et sûreté maritimes	27,1	30,2	+9,6	+92,9	132,8
Gens de mer et enseignement maritime	10,9	10,9	+7,7	+63,6	82,4
Flotte de commerce	74	74	+0,2	+0,2	74,4
Action interministérielle de la mer	9,8	10,1	+6,2	+19,9	36,3
Soutien au programme	25,7	26,3	-23,7	-2,5	0
Total	147,7	151,7	0	+174,4	326,1

Selon les informations fournies à votre rapporteur, ces variations considérables des crédits disponibles au sein de chaque action résultent des fonctions dites « *de soutien* » assignées à l'action n° 5, mais aussi au programme « *Soutien et pilotage des politiques de l'équipement* », qui constitue le programme de soutien de l'ensemble des programmes relevant du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Cette action et ce programme disposent de crédits importants de fonctionnement transversaux à l'administration centrale, aux services déconcentrés ainsi que de la masse salariale des agents qui y sont affectés.

La ventilation des crédits interne au programme « *Sécurité et affaires maritimes* » s'effectue au prorata des équivalents temps plein travaillés de chaque action. Les dépenses de communication sont réparties de manière homogène, à hauteur de 0,1 million d'euros, entre les trois actions (hors action « *Flotte de commerce* ») ; les dépenses de développement informatique sont réparties en fonction de leur coût réel et les dépenses de formation et d'entretien sont réparties en fonction des équivalents temps plein travaillés.

Les crédits provenant du programme « *Soutien et pilotage des politiques de l'équipement* » correspondent à la programmation économique et financière du programme, consolidée avec la masse salariale qui s'y rapporte, aux fonctions juridiques et à la politique de ressources humaines du programme.

On notera enfin que certains crédits inscrits dans le programme « *Sécurité et affaires maritimes* » sont ventilés vers d'autres programmes :

- le programme « *Gestion durable de l'agriculture, de la pêche et développement durable* », au sein de la Mission « *Agriculture* », à hauteur de 7,74 millions d'euros. Ce versement correspond aux équivalents temps plein travaillant, dans les services des affaires maritimes, pour le compte de ce programme ;

- le programme « *Régime de retraite et de sécurité sociale des marins* », au sein de la mission « *Régimes sociaux et de retraite* », à hauteur de

400 000 euros. Ce versement correspond aux 74 équivalents temps plein affectés aux services des affaires maritimes qui travaillent pour le compte de l'ENIM.

On constate donc que ce mécanisme de ventilations, qui conduit à créer des vases communicants entre les actions, entre les programmes mais aussi entre les missions, nuit grandement à la clarté et à la sincérité des comptes et donc à l'exercice du contrôle budgétaire opéré par le Parlement.

B.— UN BUDGET DE CONSOLIDATION DE LA POLITIQUE DE LA MER

En dépit de ces critiques de formes, votre rapporteur se doit de constater que le projet de loi de finances initiale pour 2007 consolide les crédits destinés à financer notre politique maritime, et ce quel que soit le périmètre pris en considération.

1. Quel que soit le périmètre considéré, les crédits de la mer sont en augmentation

Compte tenu de la mission que votre rapporteur s'est assignée – rendre compte de l'ensemble des crédits destinés à la politique de la mer – il y a plusieurs périmètres possibles pour tenter de comparer les crédits destinés à la politique de la mer entre 2006 et 2007. Or, quel que soit le périmètre retenu, on ne peut que constater une évolution favorable de ces crédits.

a) Le périmètre le plus restreint : les crédits du programme « Sécurité et affaires maritimes »

Le tableau ci-dessous décrit l'évolution des crédits du programme, avec le détail des sous-actions déterminées par le ministère. Votre rapporteur se félicite de constater une évolution positive des crédits.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DESTINÉS À LA SÉCURITÉ ET AUX AFFAIRES MARITIMES

Actions	Unités de budgétisation	LFI 2006		PLF 2007		Evolution en % par rapport à la LFI 2006	
		AE	CP	AE	CP	AE	CP
Sécurité et sûreté maritimes	Surveillance du trafic maritime	6 075 000	8 125 000	15 619 000	11 524 000	157,1 %	41,8 %
	Contrôle des navires	368 000	368 000	364 500	364 500	-1,0 %	-1,0 %
	Signalisation maritime	13 294 000	13 028 000	12 025 000	12 900 000	-9,5 %	-1,0 %
	Subventions à la SNSM	2 174 500	2 174 500	2 173 000	2 173 000	-0,1 %	-0,1 %
	BEA mer	248 400	248 400	245 916	245 916	-1,0 %	-1,0 %
TOTAL Action Sécurité et sûreté maritimes		22 159 900	23 943 900	30 427 416	27 207 416	37,3 %	13,6 %
Gens de mer et enseignement maritimes	Formation initiale	7 333 000	7 329 000	7 118 000	7 118 000	-2,9 %	-2,9 %
	Formation continue	1 250 000	1 250 000	1 237 500	1 237 500	-1,0 %	-1,0 %
	Gens de mer	1 920 000	1 920 000	2 630 000	2 630 000	37,0 %	37,0 %
TOTAL Action Gens de mer et enseignement maritimes		10 503 000	10 499 000	10 985 500	10 985 500	4,6 %	4,6 %
Flotte de commerce	Flotte de commerce	72 711 618	72 711 618	74 000 000	74 000 000	1,8 %	1,8 %
		72 711 618	72 711 618	74 000 000	74 000 000	1,8 %	1,8 %
Action interministérielle de la mer	Police en mer	7 662 285	6 962 285	7 261 186	7 261 186	-5,2 %	4,3 %
		Polimar	2 606 000	2 606 000	2 579 940	2 579 940	-1,0 %
TOTAL Action interministérielle de la mer		10 268 285	9 568 285	9 841 126	9 841 126	-4,2 %	2,9 %
Soutien au programme	Dépenses communes aux services	10 215 000	10 035 000	10 388 761	10 388 761	1,7 %	3,5 %
		10 215 000	10 035 000	10 388 761	10 388 761	1,7 %	3,5 %
TOTAL Programme (hors personnel)		125 857 803	126 757 803	135 642 803	132 422 803	7,8 %	4,5 %
TOTAL PROGRAMME		141 271 803	142 171 803	150 960 964	147 740 964	6,8 %	3,9 %

b) Le périmètre intermédiaire : prendre en compte les fonds de concours et les ventilations prévues en loi de finances initiale

Ainsi que votre rapporteur vient de l'exposer, le nouveau document de présentation budgétaire présente la singularité de prévoir dès la loi de finances initiales des ventilations entre des actions et des programmes différents. Il faut donc prendre en compte ces évolutions prévisibles, et souvent conséquentes, de crédits pour pouvoir comparer les années 2006 et 2007.

**ÉVOLUTION DES CRÉDITS DE LA MER
(y compris fonds de concours et ventilations)**

(en millions d'euros)

INTITULE DE L'ACTION	LFI 2006	PLF 2007	Évolution PLF 2007/LFI 2006 (en %)
Sécurité et sûreté maritimes	115,3	132,8	+15,2
Gens de mer et enseignement maritime	69,6	82,3	+18,2
Flotte de commerce	73	74,4	+1,9
Action interministérielle de la mer	37,2	36,3	-2,4
Soutien au programme	0	0	=
Total	295,2	326,1	+10,4

On peut donc constater qu'en prenant en compte les évolutions prévisibles en cours d'année, l'augmentation des crédits destinés à notre politique maritime est de l'ordre de 10 %.

c) Le périmètre le plus large : raisonner à périmètre constant avec l'ancienne section budgétaire « Mer »

Pour être tout à fait complet votre rapporteur estime nécessaire de rendre compte de l'évolution de certains crédits essentiels auparavant inscrits dans la section budgétaire « Mer », et qui restent intimement liés à notre politique de la mer. Il s'agit par conséquent des crédits destinés aux ports, au transport maritime à courte distance, ainsi que la subvention de l'État à l'ENIM.

S'agissant en premier lieu des crédits destinés à la **modernisation des ports**, on rappellera d'abord que ces crédits sont désormais pour partie imputés dans le programme « *Transports terrestres et maritimes* » et pour partie au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Les dotations budgétaires consacrées aux ports maritimes dans le projet de loi de finances initiale pour 2007 sont de 69,2 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 69,8 millions d'euros en crédits de paiement. Lorsqu'on y ajoute les crédits de l'AFITF au titre des contrats de plan État-régions, le total s'élève à 91,2 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 91,9 millions d'euros en crédits de paiement. Enfin, lorsqu'on ajoute les crédits consacrés à *Fos 2XL* à Marseille pour 2007, on obtient un total de 91,2 millions d'euros en

autorisations d'engagement et de 99,7 millions d'euros en crédits de paiement. Rappelons qu'en 2006, ce montant total était de 102,5 millions d'euros en crédits de paiement ; les crédits destinés à la modernisation de nos ports sont donc en légère baisse, de l'ordre de 2,7 %. Votre rapporteur démontrera cependant que, compte tenu de la fin du très important projet *Port 2000* au Havre, cette baisse très limitée signifie que les crédits destinés aux autres ports sont confortés.

S'agissant par ailleurs du **cabotage maritime**⁽¹⁾, le financement de l'année 2006 s'élevait à 4,24 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 3 millions d'euros de crédits de paiement dans le cadre de l'AFITF. Au titre de l'année 2007, les financements mobilisés dans le budget de cette agence dépendront essentiellement du résultat de l'appel à projet pour la mise en place d'autoroutes de la mer entre la façade Atlantique-Manche-Mer du Nord et l'Espagne, mais devraient être d'un montant similaire à celui de 2006.

S'agissant enfin des **crédits budgétaires finançant l'ENIM**, inscrits dans le programme « *Régime de retraite et de sécurité sociale des marins* » de la mission « *Régimes sociaux et de retraite* », votre rapporteur constate une augmentation importante de leur montant, puisqu'ils passent, tant en autorisations d'engagement qu'en crédits de paiement, de 684,2 millions d'euros en 2006 à 718,6 millions d'euros en 2007, ce qui représente une augmentation de près de 5 %. Cette augmentation est encore liée à la politique de clarification du financement de l'ENIM, ainsi qu'à une dégradation du ratio entre le nombre de cotisants et le nombre de bénéficiaires. Votre rapporteur se félicite cependant de constater que le régime spécifique des marins est conforté budgétairement, ce qui fait taire certaines rumeurs selon lesquelles son existence serait menacée.

Dans l'ensemble, le budget semble donc refléter une volonté du gouvernement de soutenir et de consolider la politique de la mer.

(1) Rappelons que la politique du cabotage maritime consiste à utiliser la voie maritime pour délester des itinéraires autoroutiers très utilisés pour le transport de marchandises. On distingue généralement le transport maritime de courte distance, qui consiste en des liaisons maritimes classiques, des autoroutes de la mer, impliquant des liaisons fréquentes et des infrastructures permettant un transfert des marchandises de la mer à la route ou au rail particulièrement efficaces.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DE LA MER

(en millions d'euros)

	LFI 2006	PLF 2007	PLF 2007/LFI 2006 (en %)
Crédits destinés à la sécurité et la sûreté maritime, aux gens de mer et l'enseignement, à la flotte de commerce et à l'action interministérielle de la mer (Programme « <i>Sécurité et affaires maritimes</i> »)	142,2	147,7	3,9
Crédits destinés aux ports et au cabotage maritime (Programme « <i>Transports terrestres et maritimes</i> » et AFITF)	102,5	99,7	-2,7
Crédits destinés à l'ENIM (Programme « <i>Régime de retraite et de sécurité sociale des marins</i> »)	684,2	718,6	5
TOTAL	928,9	966	3,99

2. Les priorités choisies par le gouvernement sont en adéquation avec les attentes du monde de la mer

Votre rapporteur se satisfait également des priorités affichées par le gouvernement tant au cours de l'année 2006, que dans les documents explicatifs du projet de budget pour 2007. Selon les informations fournies à votre rapporteur, les quatre axes majeurs de la politique maritime en 2006 et pour 2007 sont :

- la poursuite de l'effort d'équipement et de modernisation en matière de **sécurité maritime** pour renforcer les conditions de sécurité de la navigation le long des côtes françaises ;
- la promotion de l'**emploi maritime** par la qualité de la formation et des conditions de travail ;
- la mise en place de dispositifs concourant au développement de la compétitivité de la **flotte de commerce** ;
- la poursuite de la modernisation des **ports français**.

Dans ces quatre domaines, un projet de budget relativement favorable est associé à des objectifs très clairement affichés par le gouvernement, permettant de faire de 2007 une « *année utile* » dans le domaine des affaires maritimes.

En matière de *sécurité maritime*, les grands axes de l'intervention du gouvernement en 2007 et pour les années à venir ont été exposés par M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, lors d'une visite réalisée à Saint-Malo le 15 juin 2006 sur le thème de la sécurité maritime.

Le ministre a rappelé que, dans le domaine du contrôle de la circulation maritime et des navires à risque, le centre informatique des affaires maritimes a conçu *Equasis*, la base de données sur la flotte de commerce mondial, dont l'utilisation doit être généralisée. Les efforts doivent en outre être soutenus pour la mise au point de *Trafic 2000*, le système d'information du suivi du trafic maritime et des cargaisons dangereuses. Le ministre s'est engagé à connecter à ce système tous les services concourant à la sécurité maritime. Il s'est en outre engagé, dès 2007, à faire procéder à l'installation de balises d'identification automatique des navires de pêche de plus de 15 mètres afin de réduire les risques de collision.

Le ministre s'est par ailleurs engagé à renforcer les actions menées par l'Institut maritime de prévention. Une campagne nationale d'information à destination des professionnels sera engagée afin qu'ils portent systématiquement leur vêtement de travail à flottabilité intégrée pour limiter les risques de noyade. Il a enfin indiqué que la création, au sein de l'école de la marine marchande de Saint Malo du Centre d'entraînement à la survie et au sauvetage en mer (CESAME) allait concourir à l'amélioration de la formation à la sécurité en proposant des formations pratiques et qualifiantes basées sur la simulation des situations de détresse.

Dans le domaine de *la politique en faveur des gens de mer*, le gouvernement œuvre dans deux directions :

– la *modernisation du droit social* qui leur est applicable. En 2005 comme en 2006, de nombreuses mesures ont permis de renforcer les garanties sociales dont bénéficient les marins. Cet effort sera poursuivi en 2007 ;

– l'amélioration de la *formation des gens de mer* et notamment la formation continue, qui permet la délivrance de brevets correspondant aux standards internationaux (STCW).

Dans les domaines du *soutien à la flotte de commerce et de la modernisation des ports français*, le gouvernement s'est assigné la lourde tâche de plaider auprès de la Commission européenne pour que le dispositif du GIE fiscal, dont les modalités seront rappelées dans la suite du rapport, puisse être pérennisé dans notre pays et applicable au registre international français, faute de quoi ce second pavillon français créé par la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 pourrait perdre grandement de son attrait pour les principaux armateurs.

II.— LES MARGES DE MANŒUVRE BUDGÉTAIRES DÉGAGÉES EN 2007 SERVIRONT A PROMOUVOIR LA SÉCURITÉ MARITIME SOUS TOUTES SES FORMES

Les documents budgétaires décrivant la politique de la mer traitent traditionnellement de la sécurité maritime indépendamment des efforts qui peuvent être menés dans le domaine de la formation maritime et de l'amélioration des conditions de travail des marins. Or, il apparaît évident à quiconque connaît le monde de la mer que ces deux objectifs vont de pair ; rappelons en effet qu'il y a en moyenne 16 marins embarqués sur un navire de commerce et que, sur ces 16 marins, seuls trois ou quatre sont véritablement en mesure de contrôler de manière globale les conditions de sécurité dans lesquelles évolue le navire. La qualité de leur formation est donc le garant de la sécurité maritime. En outre, la protection sociale des marins est également un corollaire indispensable de la bonne marche des navires.

A.— UN BUDGET FAVORABLE À LA SÉCURISATION DE L'EMPLOI DES MARINS

1. Les efforts budgétaires en direction de la formation maritime sont maintenus

La formation maritime est un levier privilégié dont disposent l'État et les régions pour développer la sécurité maritime mais aussi pour permettre à de très nombreux jeunes de tirer parti de la forte croissance enregistrée ces dernières années dans le domaine de la flotte de commerce.

Les crédits destinés à cette politique seront en légère augmentation en 2007, puisqu'ils passent de 32,98 millions d'euros à 33,23 millions d'euros.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DESTINÉS A LA FORMATION MARITIME

(en millions d'euros)

	2005		2006		PLF 2007	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Rémunérations		24,34		24,34		24,34
Écoles nationales de la marine marchande (EMM)						
Fonctionnement		1,77		1,77		1,85
Équipement	0,68	0,66	0,66	0,66	0,664	0,66
Bourses des élèves		0,39		0,39		0,39
Lycées professionnels maritimes (LPM)						
Fonctionnement		1,32		1,68		2,26
Équipement pédagogique	0,25	0,24	0,25	0,24	0,250	0,24
Bourses des élèves		1,13		1,13		1,06
Établissements privés		0,77		0,77		1,18
Formation continue et promotion sociale		1,85		1,97		1,24
TOTAL	0,91	32,50	0,91	32,98	0,914	33,23

On peut en particulier noter une augmentation assez sensible des crédits de fonctionnement des lycées professionnels maritimes, mais aussi de ceux alloués aux établissements qui prennent en charge la formation maritime secondaire en l'absence de lycées professionnels maritimes.

L'augmentation des crédits de fonctionnement des lycées professionnels maritimes vise à permettre l'ouverture de nouvelles classes de baccalauréats professionnels, et à financer des stages obligatoires des élèves. En 2005, 438 élèves ont effectué des stages de simulation et 200 élèves ont suivi une formation à la sécurité.

Votre rapporteur tient en outre à attirer l'attention sur l'importance des crédits destinés aux élèves boursiers ; rappelons en effet qu'à la rentrée 2005, environ 54 % des élèves des lycées professionnels maritimes étaient boursiers. Les crédits prévus pour l'enseignement secondaire reposent sur une prévision de 883 élèves boursiers recevant en moyenne 1 199 euros. Dans les écoles nationales de la marine marchande, le taux d'élèves boursiers est de 21 %, soit 256 bénéficiaires qui perçoivent environ 152 euros par mois pendant 10 mois, soit la somme totale de 391 000 euros.

Notons enfin que 300 000 euros sont prévus pour la réalisation des stages obligatoires des élèves officiers sur les navires d'Armateurs de France, ce dont votre rapporteur se félicite.

Votre rapporteur voudrait enfin appeler le Gouvernement, de manière très solennelle, à ne pas prendre prétexte du transfert des écoles de la marine marchande aux régions pour se désengager de la politique de la formation maritime. Si l'on peut se poser la question de l'utilité du transfert aux régions des EMM, il n'y a aucun doute possible sur la nécessité d'une organisation de la

formation supérieure maritime directement par l'État, garant de l'intérêt général dans ce domaine.

2. Les conditions de travail des marins bénéficient de nouvelles garanties

a) Les dispositifs financiers sont confortés

Le transfert des crédits de l'ENIM vers la mission « Régimes sociaux et de retraite » ne signifie pas que le programme « Sécurité et affaires maritimes » ne retrace plus aucun crédit en direction de la protection sociale des marins.

Sont en effet imputés sur ce programme deux dispositifs, faisant l'objet d'une convention avec l'UNEDIC, permettant le paiement des allocations de cessations anticipées d'activité (CAA) et des allocations compensatrices de revenus (ACR) liées aux licenciements économiques intervenus dans les domaines de la marine marchande ou de la pêche.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DESTINÉS AUX ALLOCATIONS COMPENSATRICES DE REVENUS ET AUX ALLOCATIONS DE CESSATIONS ANTICIPÉES D'ACTIVITÉ

(en milliers d'euros)

Nature de la dépense	LFI 2006	LFI 2007	Observations sur les variations
CAA des marins du commerce	716	627	Montant nécessaire pour 72 marins (contre 68 en 2006)
CAA des marins de la pêche	117	77	Montant nécessaire pour 11 marins (contre 13 en 2006)
ACR des marins de la flotte de commerce	183	893	80 nouveaux bénéficiaires (contre 15 en 2006)
ACR des marins de la pêche	295	277	31 bénéficiaires
Versement au comité national des pêches maritimes et des élevages marins	150	150	
Total	1 975	2 210	

b) L'encadrement juridique des conditions de travail des marins est renforcé

Votre rapporteur se félicite de constater qu'au-delà des soutiens budgétaires, le gouvernement a accentué son action en faveur d'un meilleur encadrement juridique de l'activité de marin. Lors de l'examen du projet de loi relatif au registre international français, plusieurs députés ont en effet eu l'occasion de souligner les risques de « dumping social » existant dans ce secteur d'activité. Il apparaissait donc nécessaire, en même temps que l'on crée un

nouveau pavillon et que l'on modernise notre flotte de commerce et nos ports, de renforcer les protections juridiques dont bénéficient nos marins.

En premier lieu, on peut mentionner **la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports**, qui contient de nombreuses dispositions relatives au droit du travail maritime. Le titre III de cette loi (*Dispositions à caractère social*) comporte un chapitre II (*Dispositions relatives au transport maritime*) dont les dispositions principales sont les suivantes :

– l'article 43 prévoit que les personnels employés à bord des navires fournissant des services de remorquage et de lamanage sont soumis aux dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles françaises dans les domaines des libertés individuelles et collectives dans la relation de travail (notamment l'exercice du droit de grève), de la durée du travail, du repos compensateur, des congés, du salaire minimum, des conditions de mise à dispositions, des règles de sécurité, de discrimination et de travail illégal. Cet article est particulièrement important car il permet d'éviter qu'une éventuelle directive sur les services portuaires en Europe, projet qui est actuellement bloqué par le Parlement européen, ne devienne une directive « *Bolkestein dans les bassins portuaires* »⁽¹⁾. L'application de cet article suppose un décret, destiné à déterminer en particulier les conditions dans lesquelles « *des formalités déclaratives sont exigées des prestataires étrangers, ainsi que les formalités dont ceux-ci sont dispensés* ». Ce décret n'a pas été publié pour l'instant mais devrait l'être au *second semestre 2006* ;

– l'article 45 contient trois dispositions intéressantes pour le monde maritime. La première vise à ajouter l'assurance maternité à la couverture sociale dont peuvent bénéficier les élèves des lycées professionnels maritimes, qui demeurent assurés par l'ENIM. La seconde précise que la prise en charge sociale des élèves des écoles nationales de la marine marchande est également attribuée à l'ENIM. La troisième prévoit que les dispositions du code du travail relatives à la protection de la maternité sont applicables aux femmes exerçant la profession de marin. Cette disposition permettra la création d'une prestation spécifique liée au fait que les femmes ne peuvent plus naviguer dès le début de leur grossesse. Cette prestation sera versée aux femmes jusqu'à leur prise en charge au titre du congé maternité. L'application de ces dispositions suppose un décret en Conseil d'État, qui devrait être pris au *second semestre 2006* ;

– l'article 47 consacre et réforme les modalités d'organisation du service des gens de mer, qui assure aujourd'hui la prise en charge médicale des gens de mer. Les conditions d'organisation et de fonctionnement de ce service doivent être déterminées par un décret en Conseil d'État, qui doit être pris au *second semestre 2006* ;

– l'article 48 prévoit les modalités d'application des dispositions du code du travail relatives au placement des marins. Ces dispositions, qui figuraient dans

(1) L'expression est tirée d'un article du *Journal de la marine marchande*, n° 4489-4490, 6 janvier 2006, p. 7

le projet de loi initial relatif à la création du registre international français, ont été retirées suite à un dialogue constructif avec toutes les parties intéressées. Les sociétés dites « *de manning* » seraient, selon certains syndicats de marins, réputées pour employer des marins dans des conditions de travail et de rémunération moins favorables que les armateurs français. Votre rapporteur souscrit toutefois à la volonté du gouvernement de permettre ce genre d'activité dans notre pays, sous réserve d'un encadrement juridique clair.

À cet effet, cet article prévoit que le marin signe un contrat d'engagement avec l'organisme de placement, qui est transmis à l'inspecteur du travail maritime. Cet article prévoit enfin qu'un décret fixera les modalités d'exercice de l'activité de marin, notamment les modalités d'agrément de sociétés qui désirent l'exercer. Selon les informations transmises à votre rapporteur, ce décret très attendu par la profession devrait être pris bientôt ;

– l'article 50 précise, conformément à la convention n° 166 de l'OIT sur le rapatriement des marins, ratifiée par la loi n° 2004-146 du 16 février 2004, les conditions de rapatriement des marins. Cette nouvelle rédaction permet de préciser les cas dans lesquels le marin peut être rapatrié, et étend ces dispositions à l'ensemble des personnels employés à bord du navire, même s'ils n'ont pas la qualité de marin.

Votre rapporteur note que de nombreuses dispositions réglementaires doivent être prises dans les mois qui viennent, et aura à cœur de veiller durant cette période à l'exécution de la loi n° 2006-10 par les autorités compétentes.

Dans le même ordre d'idée, il est important de noter la parution de **deux décrets visant à aligner les droits dont bénéficient les personnels embarqués non marins sur ceux dont bénéficient les marins eux-mêmes** ; deux décrets du 25 août 2006 procèdent à cet alignement dans le domaine de la durée du travail et des garanties sociales, à bord des navires de recherche océanographique ou halieutiques, mais aussi à bord des navires câbliers où le nombre des personnels techniques non marins est important ⁽¹⁾.

Notons par ailleurs la publication, le 18 septembre 2006, d'un ensemble de **6 décrets portant publication de plusieurs résolutions de l'Organisation maritime internationale** portant amendement soit à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention dite « *SOLAS* » pour « *Safety of life at sea* »). Ces décrets auront pour effet de rendre applicables en droit français des dispositions importantes visant à :

– étendre l'obligation de prévoir, à bord de certains navires, une piste pour l'atterrissage d'un hélicoptère permettant éventuellement l'évacuation des passagers. Il s'agit des navires rouliers et passagers de plus de 130 mètres ;

(1) Décret n° 2006-1064 du 25 août 2006 relatif à l'organisation du travail des personnels n'exerçant pas la profession de marin embarqués à bord des navires de recherche océanographique ou halieutique ; décret n° 2006-1065 du 25 août 2006 relatif à l'organisation du travail des personnels n'exerçant pas la profession de marin embarqués à bord des navires câbliers.

– renforcer la protection des marins contre les risques d’incendie, compte tenu d’un nombre important d’accidents intervenus en 2005 et 2006. Il s’agit d’étendre l’application de la procédure de test contre l’incendie des matériaux utilisés à bord des navires ;

– renforcer l’encadrement des modalités de transport des matériaux chimiques, explosifs, etc., à bord des navires.

Notons par ailleurs la parution d’un décret important concernant **la protection des jeunes âgés de moins de 18 ans embarqués sur les navires**⁽¹⁾. Il arrive en effet de plus en plus souvent que de jeunes Français soient embarqués avant leur majorité, que ce soit dans le cadre de leurs études, de l’accomplissement d’un stage ou d’un premier emploi. Le décret prévoit que les protections des jeunes marins sont alignées sur celles découlant du code du travail ou du code rural. Il prévoit par ailleurs, en fonction du type de navire, une liste de travaux dont un jeune de moins de 18 ans ne peut être chargé en tout état de cause, dans la mesure où cela risque de porter atteinte à sa santé ou à sa sécurité.

Enfin la parution d’un important **décret n° 2006-214 du 22 février 2006 relatif au bulletin de paie des marins** mérite d’être signalée. Actuellement, en application du code du travail, il était simplement prévu que l’employeur doit remettre un bulletin de paie au marin, sans qu’un décret ne prévoit les mentions qui doivent y figurer. L’article 1^{er} du décret établit à cet égard une liste très complète (nom et adresse de l’armateur, référence des organismes sociaux, intitulé de la convention collective applicable, décompte de la durée du travail, etc.).

B.— LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT MARITIME RESTE LA PRIORITÉ ABSOLUE DU GOUVERNEMENT

Comme chaque année, votre rapporteur aura à cœur d’examiner avec attention les crédits consacrés à la sécurité maritime. Faut-il rappeler que nous avons, au large de nos côtes, des rails de circulation maritime parmi les plus importants du monde ? Il reste donc fondamental d’investir dans les systèmes de contrôles adéquats permettant d’éviter des catastrophes dont votre rapporteur a détaillé, dans son rapport sur le projet de loi de finances pour 2005, le coût pour la collectivité nationale.

La vigilance est, encore cette année, d’autant plus de mise qu’un **certain nombre d’incidents** se sont produits, démontrant que notre politique dans ce domaine peut encore être perfectionnée.

À titre d’exemple, on notera que, le 12 janvier 2006, une collision potentiellement très dangereuse a eu lieu, au large de Boulogne-sur-Mer, entre le *Star Herdla*, un cargo, avec un chimiquier dénommé le *Cape Bradley* nécessitant le remorquage du premier navire dans le port de Dunkerque pour réparations.

(1) Décret n° 2006-534 du 10 mai 2006 relatif à la protection des jeunes âgés de moins de 18 ans embarqués sur les navires.

À l'heure où ce rapport est établi, la France a en outre les yeux tournés vers les plages de l'Île de Ré, où, le 24 octobre dernier, un porte-conteneurs de 175 mètres – le *Rokia-Delmas* – s'est échoué suite à une avarie de moteur alors qu'il s'apprêtait à entrer dans le port de La Pallice. L'hélicoptère Dauphin de la Marine nationale a hélitreuillé 20 hommes d'équipages, avant que le remorqueur Abeille-Languedoc n'arrive sur la zone vers 16 heures. Mais les opérations de remorquage ne pourront être entreprises que lorsque les 500 tonnes de fuel seront vidées, et après l'évacuation des conteneurs qui est actuellement en cours.

Lors de cet incident, comme pour tous ceux que votre rapporteur n'a pas le loisir de détailler dans le présent rapport, le rôle des CROSS a été fondamental. Ils constituent l'outil opérationnel d'une politique de prévention des accidents dont les moyens doivent être confortés d'année en année.

À titre liminaire, votre rapporteur se félicite par ailleurs de constater que le **volet répressif** fait l'objet d'une politique volontariste. Ainsi que nous l'avions rappelé l'année dernière, la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité a harmonisé les compétences juridictionnelles liées aux rejets illicites en mer, en l'attribuant au tribunal de grande instance de Paris, ainsi qu'aux tribunaux maritimes du littoral du Havre, de Brest et de Marseille. En outre, cette loi a augmenté les sanctions pénales dont sont passibles les personnes responsables de tels actes. Variant suivant le type de navire, le lieu de l'infraction et son importance, ces peines peuvent aller jusqu'à 10 ans d'emprisonnement et 1 million d'euros d'amende. Elles s'appliquent au capitaine ou aux responsables de bord, ainsi qu'aux dirigeants, propriétaires, exploitants du navire ou toute autre personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire. Les personnes morales peuvent être reconnues responsables dans les mêmes conditions que les personnes physiques, avec des peines adaptées à leur situation juridique.

En application de ces nouvelles dispositions législatives, des peines financières très importantes ont été prononcées à l'encontre de capitaines responsables de rejets illicites :

– le 18 janvier 2006, un officier allemand commandant le *Voltaire* a été condamné pour pollution volontaire à hauteur de 200 000 euros, soit le double de la peine prononcée en première instance. C'est l'armateur GEBEB-NSB qui devra acquitter 90 % de l'amende ;

– le tribunal correctionnel du Havre a condamné, le 6 février 2006, le commandant du porte-conteneurs *Portugal* à 200 000 euros d'amende. Le navire, battant pavillon d'Antigua et Barbuda, avait été pris en flagrant délit le 27 juin 2005. Dérouté vers Dunkerque, le navire avait repris la mer après le paiement d'une caution de 250 000 euros ;

– le 5 avril 2006, le tribunal correctionnel de Brest a condamné le commandant du *Maersk Barcelona* à 800 000 euros d'amende, ce qui représente la

plus forte somme jamais réclamée par la justice française. Le 20 septembre 2005, le porte-conteneurs avait en effet laissé dans son sillage une traînée d'hydrocarbures de 61 kilomètres de long sur 100 mètres de large, alors qu'il naviguait à 160 kilomètres de l'île de Sein ;

– enfin, le 4 octobre dernier, le capitaine et l'armateur du *Fast Independence* ont été condamnés à 500 000 euros d'amende par le tribunal de grande instance de Brest. Les avocats de l'armateur avaient tenté de transférer le procès à Malte, où est immatriculé le navire, en s'appuyant sur la convention de Montego Bay. La justice française a rejeté cette requête. En mai 2005, un avion de la Marine nationale avait repéré une traînée d'hydrocarbures de 20 kilomètres de long ; le cargo avait été dérouteré vers Brest et avait été autorisé à reprendre la mer après le versement d'une caution de 400 000 euros.

Votre rapporteur se félicite de constater que les dispositions de la loi de 2004 reçoivent une application de plus en plus efficace en 2006. Il semble néanmoins nécessaire d'engager une concertation avec les armateurs, et notamment les armateurs français qui sont irréprochables dans ce domaine, afin de permettre au juge d'adoucir la peine lorsque celle-ci résulte d'une pollution involontaire.

1. Les CROSS au cœur du dispositif français de sécurité maritime

La prévention des naufrages passe par le renforcement des moyens des sept CROSS de Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Etel et La Garde en métropole, et de Fort de France et la Réunion en outre-mer. Ces services spécialisés des affaires maritimes ont en effet pour fonction essentielle de coordonner l'emploi des moyens navals et aériens des administrations concourant à l'action de l'État en mer (marine nationale, armée de l'air, gendarmerie nationale, douanes, sécurité civile et affaires maritimes).

À cette fin, ils sont chargés de l'exécution de six missions principales : la recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer, la surveillance de la circulation maritime (principalement pour les CROSS Gris-Nez, Jobourg et Corsen), la surveillance des pêches maritimes, la surveillance des risques de pollution maritime, la diffusion des renseignements de sécurité maritime, la réception des alertes de sûreté des navires.

ACTIVITÉ DES CROSS EN 2005 ⁽¹⁾

NOM DU CROSS	NOMBRE D'OPÉRATIONS		NOMBRE DE PERSONNES IMPLIQUÉES	
	2004	2005	2004	2005
Étel	2 180	2 073	n. c.	3 661
Corsen	688	757	1 164	1 470
Griz-Nez	970	1 006	1 492	2 128
Jobourg	624	539	1578	1083
La Garde et Corse	2 302	2 360	4 636	6 193
Fort-de-France	754	911	969	1 552
La Réunion	247	265	675	559

Les infrastructures des CROSS font l'objet d'un programme ambitieux de modernisation résultant d'engagements internationaux auprès de l'OMI ou de l'Union européenne. Ce programme vise à renforcer la surveillance du trafic maritime grâce au renouvellement et à l'extension de la couverture radar des trois CROSS de la Manche, et à la mise en place des stations côtières d'identification automatique des navires. Les moyens mobilisés doivent également permettre de mettre en place, en France, le système national d'information sur le trafic maritime dénommé « *Trafic 2000* », ainsi que sa connexion aux systèmes européens d'information. Enfin, ce programme d'investissement devrait permettre d'améliorer la couverture radio de nos côtes.

L'exécution de ce programme pluriannuel a déjà permis la réalisation des opérations suivantes :

- la mise en service de 2 stations Navtex ⁽²⁾, à Ouessant et à La Garde pour la Méditerranée ;

- la première tranche de modernisation des infrastructures immobilières des CROSS ;

- la mise en place de deux nouvelles stations de radio pour les zones situées au large d'Ouessant pour l'Atlantique, et de Porquerolles pour la Méditerranée ;

- la mise en place d'un dispositif de surveillance du trafic maritime dans les bouches de Bonifacio ;

- l'expérimentation d'un démonstrateur de gestion du trafic maritime à partir du CROSS Jobourg.

(1) Les informations relatives au CROSS Jobourg ne sont pas disponibles.

(2) Le Navtex est un service international relevant du système mondial de détresse et de sécurité en mer, permettant l'émission des bulletins météorologiques, des avertissements de navigation ainsi que des messages pour les services de pilotage.

En 2005, les crédits prévus par la loi de finances initiale ont permis l'avancement des programmes suivants :

- la poursuite des opérations d'amélioration de la couverture radio maritime de sécurité ;

- la sécurisation des réseaux de télécommunication des CROSS Jobourg et Gris-Nez ;

- la poursuite du programme pluriannuel de réparation, d'entretien et de renouvellement des équipements techniques des CROSS, ainsi que l'entretien immobilier des centres ;

- la mise en œuvre d'un nouveau plan d'équipement pour renforcer la sécurité maritime et compléter le dispositif et les moyens de prévention et d'intervention de l'État en mer ;

- le début de la mise en place du réseau d'information sur le trafic maritime intitulé « *Trafic 2000* » en collaboration avec la marine nationale et les ports.

En 2006, la poursuite de ce programme a permis de continuer la rénovation des équipements dont l'installation date des années 1980. En particulier, d'importants moyens sont mobilisés pour le programme *RECORAM* – acronyme de « *remplacement à l'identique des matériels existants* » – pour les CROSS de la Manche, dont la rénovation devait dans l'ensemble être terminée en 2006. En outre, les moyens mobilisés ont permis de poursuivre la mise en place du système « *Trafic 2000* » et du système « *SPATIONAV* » qui vise à améliorer le traitement et le partage des informations avec la marine nationale.

Selon les dernières informations de votre rapporteur, le programme *RECORAM* est, partiellement seulement, en voie d'être terminé. Conformément à un communiqué du ministère des Transports du 26 septembre 2006, le démontage des anciennes antennes a eu lieu durant la dernière semaine de septembre. L'installation des nouveaux émetteurs-récepteurs vient d'avoir lieu durant la première quinzaine d'octobre. La mise en service des nouvelles installations devrait avoir lieu début novembre pour le CROSS de Corsen.

En revanche, la mise en service des radars des CROSS de Gris-Nez et de Jobourg est repoussée à juillet 2007, après avoir été successivement reportée en février puis juin 2006. Ce délai est inacceptable à l'approche d'une saison où les risques d'accidents sont plus importants ; votre rapporteur appelle les pouvoirs publics à prendre leurs responsabilités pour que l'installation de ces équipements puisse avoir lieu au plus vite.

Au titre du budget 2007, 1,35 million d'euros seront donc consacrés à l'achèvement des programmes en cours (*RECORAM* à hauteur de 300 000 euros, *SPATIONAV* de 850 000 euros, et *Trafic 2000* de 200 000 euros).

Mais les efforts doivent encore être amplifiés par la réalisation d'un programme triennal entre 2007 et 2009. Conçu en 2006, ce programme portera sur la remise à niveau immobilière et la poursuite des améliorations techniques des CROSS existants, ainsi que sur la création de deux CROSS en Polynésie et en Nouvelle-Calédonie. Les méthodes d'action seront standardisées, à travers la certification ISO 9001-2000 des CROSS de métropole, la mise à jour des normes juridiques et la création d'une base de données sur le suivi des pollutions.

Selon les informations fournies à votre rapporteur, ce programme entraînera, pour l'année 2007, la réalisation des opérations suivantes :

(en millions d'euros)

OPERATION PREVUE	AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT	CREDITS DE PAIEMENT	DESCRIPTION DE L'OPERATION
Installations de stations radio et radars à Guernesey	3,90	0,60	Lancement du programme permettant le renforcement de la surveillance du trafic dans les dispositifs de séparation du trafic des Casquets en remplacement du radar installé au CROSS Jobourg insuffisant en cas de mauvaises conditions météorologiques
Refonte du système de gestion des voies radios	0,45	0,55	Programme de rénovation des voies radios installées en 1985
Refonte des équipements du système mondial de détresse	1,95	1,30	Programme de rénovation du système mondial de détresse et de sécurité en mer installé en 1995
Installation de goniomètres	1,55	0,25	Programme d'installation en Méditerranée d'équipements permettant d'identifier la position d'un navire. Ces systèmes n'existent actuellement que dans les dispositifs de séparation du trafic de la Manche
Extension du périmètre opérationnel en Polynésie	2	1,70	Création d'un CROSS en application de la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut autonome de la Polynésie française

2. Des systèmes d'information et de communication performants pour des mers plus sûres

a) Conforter les crédits destinés à la signalisation maritime

Au sein des crédits destinés à l'action « Sécurité et sûreté maritimes », les crédits finançant la signalisation maritime, dont bénéficie à titre principal le

bureau des phares et balises, s'élèveront en 2007 à 12,9 millions d'euros, soit un peu moins que les 13 millions prévus pour 2006.

Rappelons qu'un plan de modernisation de la signalisation maritime a été lancé en 1998, avec les objectifs suivants :

– mettre en place des stations d'émission de corrections différentielles GPS (*Global Positioning System*), le plan ayant pour objectif de doubler le nombre de ces stations émettrices en France métropolitaine. Pour répondre aux exigences de l'Organisation maritime internationale, il a en outre été décidé d'implanter des stations émettrices outre-mer. Parallèlement, l'étude et le développement de nouvelles balises répondeuses radar (RACON) ont été mis en œuvre ;

– installer des bouées de nouvelle génération, qui offriront une meilleure visibilité pour les usagers et remplaceront les bouées en acier inadaptées aux nouveaux baliseurs. 400 bouées sont ainsi prévues pour équiper le littoral de la Mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique ;

– moderniser la flottille en remplaçant trois baliseurs océaniques, deux baliseurs côtiers et quatorze bateaux de travaux et vedettes. Compte tenu des contraintes budgétaires, le remplacement des baliseurs du Verdon et de Saint-Nazaire a été différé, d'où des surcoûts générés par la nécessité de maintenir un effectif suffisant pour le fonctionnement de navires dont l'effectif est important et de maintenir en état des navires de plus de soixante ans, donc plus coûteux ;

– remettre à niveau les établissements de signalisation maritime : 21 millions d'euros seront nécessaires pour achever ce programme de réfection. En effet, comme il a été reporté pour permettre la réalisation du programme des baliseurs, l'ensemble du parc de ces établissements continue à se détériorer, ce qui oblige à augmenter les estimations initiales de 28 millions d'euros.

Compte tenu des prévisions d'allocation des crédits de paiement, le programme de renouvellement de la flottille devait être achevé en 2008 et celui de remise à niveau des établissements de signalisation maritime en 2009.

S'agissant de l'année 2007, la baisse des crédits résulte de la fin des travaux de rénovation du phare de Cordouan, qui ne seront pas reconduits.

b) Financer les équipements de demain

Ainsi que le ministre l'a mis en évidence lors de son intervention consacrée à la sécurité maritime à Saint-Malo le 15 juin dernier, la sécurisation du trafic maritime passe surtout par la mise au point d'outils de communication de pointe, souvent onéreux mais dont l'efficacité impose une acquisition rapide.

– *EQUASIS*

C'est au centre informatique des affaires maritimes de Saint-Malo qu'a été conçue par des équipes françaises la base de données *Equasis* (*European Quality Shipping Information System*) devenue en 5 ans un instrument essentiel de la transparence du transport maritime, avec près de 70 000 navires référencés. Afin de développer cet outil, le ministre des Transports a proposé aux partenaires européens, américains et asiatiques de constituer un groupement d'intérêt public international. Précisons que les informations ainsi collectées sont accessibles sur Internet en permanence. Sept pays ou autorités font déjà partie du comité de pilotage (France, Espagne, Royaume-Uni, Japon, Singapour, US Coast Guards, Agence européenne de sécurité maritime). L'Australie, la Corée du Sud et la Chine envisagent de rejoindre ce groupe.

– *Trafic 2000*

Trafic 2000 est le système français d'information et de suivi de la circulation maritime automatisé. Développé depuis 2004, il va être connecté au système européen SafeSeaNet, permettant un accès à l'ensemble des informations relatives à la sécurité maritime et aux mouvements des navires.

Il permet d'accéder, à partir d'un poste unique, à l'ensemble des informations relatives aux caractéristiques d'un navire, à sa cargaison et à son historique en matière d'événement de mer ou de respect des normes de sécurité. C'est donc un élément essentiel de connaissance du trafic dans les eaux européennes.

Lors de son intervention à Saint-Malo, le ministre s'est engagé à ce que tous les ports autonomes français soient connectés à Trafic 2000 avant la fin de l'année, permettant de fournir la liste des cargaisons dangereuses embarquées, ainsi que les sémaphores de la marine nationale.

Rappelons que Trafic 2000 permet aussi d'assurer un suivi permanent des navires en route dans les eaux nationales en identifiant précisément les marchandises dangereuses transportées, de détecter préventivement les navires pouvant présenter un danger pour la vie humaine en mer, la sécurité de la navigation ou la préservation de l'environnement. Ce système permet l'amélioration de la réactivité des autorités maritimes en cas d'accident et l'optimisation des contrôles des navires par l'État du port.

– *L'AIS*

L'AIS (*Automatic Identification System*) est un système qui permet de transmettre et de recevoir en permanence des données concernant le navire qui en est doté à d'autres navires et aux stations de surveillance du trafic maritime. Les trois CROSS de la Manche et de la Mer du Nord en sont équipés depuis l'été 2006.

Les données transmises sont de trois ordres :

- les données relatives au navire (nom, numéro d'immatriculation, longueur, largeur, type de navire, etc.) ;
- les données relatives à la position du navire, sa route, sa vitesse, son cap et ses conditions de navigation ;
- les données concernant le tirant d'eau, la cargaison, la destination et l'heure prévue d'arrivée, le plan de route, etc.

Il a été décidé d'étendre rapidement l'AIS aux navires de pêche. En accord avec le ministère en charge de la pêche, un arrêté allant dans ce sens pourrait être pris dès le premier trimestre 2007. Le ministre des transports a également décidé de mettre à l'étude l'extension de cet équipement pour les navires d'une longueur supérieure à 12 mètres, et, à titre facultatif, pour les navires d'une longueur inférieure à 10 mètres.

3. Le renforcement du contrôle des navires à risque

a) Des objectifs renforcés

Conformément à la directive 95/21 CE modifiée ⁽¹⁾, et suivant l'article 150-1.04 paragraphe 1 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires, les centres de sécurité des navires (CSN) doivent procéder chaque année au contrôle d'au moins 25 % des navires accostant dans les ports français. Ces inspections, menées dans le cadre du contrôle de l'État du port, peuvent revêtir plusieurs formes : contrôle sur pièce, visite poussée du navire ou contrôle des marins.

Ainsi que votre rapporteur le souligne chaque année, le taux de contrôle des navires reste supérieur à ce seuil communautaire dans notre pays depuis plusieurs années. En 2004, il était de 27,6 % et de 28,45 % en 2005. Le taux de 25 % devrait être également dépassé en 2006. En 2005, 54 navires étrangers ont été immobilisés dans les ports français pour cause de déficiences graves. Pour ce faire, rappelons que la France a fait passer le nombre des inspecteurs des affaires maritimes de 67 à 129 à la suite du naufrage de l'Erika.

Il faut toutefois noter qu'une modification de la politique européenne se prépare dans ce domaine. Le 23 novembre 2005, le troisième paquet de mesures en faveur de la sécurité maritime a été présenté par la Commission européenne. Ce paquet prévoit une proposition de directive refondant la directive de 1995, dont l'objet est de substituer à ce taux de 25 % un taux de 100 % de contrôle ciblé sur

(1) Directive 95/21 CE du Conseil, 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 États 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'État du port)

les navires à risque, suivant une fréquence liée à ce niveau de risque. Il est donc important que les crédits concourant à cette politique soient confortés en 2007.

b) Une évolution contrastée des moyens destinés au contrôle des navires et à la surveillance des navires

Les moyens destinés au contrôle et à la surveillance des navires se répartissent entre :

– le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes, comprenant d’une part une flottille de trois vedettes régionales et de deux patrouilleurs de haute mer, et d’autre part un réseau de 21 unités littorales des affaires maritimes (ULAM) qui assurent des missions de surveillance et de police, de contrôle technique de certaines catégories de navires et de proximité administrative ;

– le dispositif des 15 centres de sécurité des navires (CSN) qui assurent les visites des navires français et, dans le cadre du Memorandum de Paris, le contrôle des navires étrangers en escale dans les ports français, avec pour objectif l’inspection de plus de 25 % des navires étrangers.

Conformément à la nouvelle nomenclature budgétaire, les crédits destinés aux centres de sécurité des navires sont présentés dans l’action « *Sécurité et sûreté maritimes* », et font l’objet de la sous-action « *Contrôle des navires* », tandis que les crédits destinés à la surveillance des affaires maritimes sont retracés dans la nouvelle « *Action interministérielle de la mer* ».

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DESTINÉS AU CONTRÔLE DES NAVIRES ET DES AFFAIRES MARITIMES

(en milliers d’euros)

	Loi de finances initiale 2006		Loi de finances initiale 2007		Évolution LFI 2006/LFI 2005 (en %)	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Sous-action « Contrôle des navires »	368	368	364	364	-1	-1
Action interministérielle de la mer	10 268	9 568	9 841	9 841	-4,2	2,9
Total	10 636	9 936	10 205	10 205	-4	2,7

Le tableau ci-dessus fait apparaître des évolutions contrastées : tandis que les crédits destinés au contrôle des navires sont en léger repli, ceux destinés à la surveillance des affaires maritimes enregistrent une hausse assez sensible en crédits de paiement. Au total, les crédits destinés à cette politique augmentent en crédits de paiement mais sont en baisse en autorisations d’engagement. Votre rapporteur appelle à rechercher une cohérence d’ensemble dans ce secteur de notre politique maritime.

III.— LES MUTATIONS DE L'ACTIVITÉ DES PORTS ET DE NOTRE FLOTTE DE COMMERCE DOIVENT ÊTRE ACCOMPAGNÉES

A.— LES PORTS MARITIMES FRANÇAIS À LA CROISÉE DES CHEMINS

1. Un bouleversement du cadre juridique de leur activité

Le cadre juridique dans lequel nos ports sont amenés à déployer leur activité fait l'objet d'un profond bouleversement depuis quelques années, qui les conduit progressivement à s'adapter au développement de la concurrence entre les ports européens, en particulier sur la façade atlantique, Manche et mer du Nord.

Il existe aujourd'hui en France trois types de ports : les ports autonomes, les ports d'intérêt national et les ports décentralisés.

Les ports autonomes sont des établissements publics à caractère mixte, c'est-à-dire à la fois administratifs et industriels et commerciaux, relevant de la compétence de l'État. Ils sont au nombre de 8 (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Marseille, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux et la Guadeloupe, et plus récemment La Rochelle). Un port peut être érigé en port autonome par voie de décret en Conseil d'État.

Les ports d'intérêt national sont de taille plus modeste et relevaient traditionnellement de la compétence de l'État, jusqu'à ce que leur transfert aux collectivités locales soit voté en 2004. Avant cette date, leurs infrastructures du port appartenaient à l'État et leur gestion était confiée à un concessionnaire, c'est-à-dire le plus souvent la chambre de commerce et d'industrie locale. Il existe actuellement 23 ports d'intérêt national, dont le rôle dans le développement de l'économie régionale est particulièrement important.

Les ports décentralisés sont des petits ports à rayonnement plus limité. Dans le cadre du mouvement de décentralisation initié en 1983, leur gestion a été confiée aux collectivités locales, c'est-à-dire aux départements pour les ports de pêche et de commerce et aux communes s'agissant des ports de plaisance. Il existe aujourd'hui 304 ports de commerce et 228 ports de plaisance décentralisés.

— *L'adaptation du régime juridique des ports d'intérêt national par la loi du 13 août 2004*

Dans le prolongement du mouvement de décentralisation initié en 1983, l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a été l'occasion de définir les modalités de décentralisation des ports d'intérêt national. Ce second volet de la décentralisation des grandes infrastructures de transport maritime est pourtant sans commune mesure avec celui entrepris en 1983, puisque les 304 ports de commerce et de pêche confiés aux

départements et les 228 ports de plaisance confiés aux communes représentaient un poids économique très limité dans le revenu national tiré de l'activité portuaire – de l'ordre de 5 %.

Cette seconde étape de la décentralisation des infrastructures de transport est donc de plus grande ampleur puisqu'elle concerne le quart du trafic portuaire de marchandises et 80 % du trafic de passagers.

Les dispositions les plus importantes du projet de loi sont les suivantes :

– les ports d'intérêt national sont décentralisés au profit des collectivités territoriales et de leurs groupements au plus tard le 1^{er} janvier 2007. Toute collectivité pouvait demander ce transfert avant cette date pour les ports situés dans sa zone géographique, soit en totalité soit pour une partie seulement des activités du port ;

– dans le cas où il y aurait plusieurs demandes, le préfet de région organise une concertation entre les collectivités intéressées, afin de désigner une collectivité responsable de la gestion du port. En cas de désaccord persistant, le préfet de région désigne d'autorité le bénéficiaire du transfert du port avant la fin de l'année 2006 ;

– le domaine public portuaire est transféré à titre gratuit à la collectivité attributaire, contrairement à la simple mise à disposition retenue dans le cadre de la décentralisation opérée en 1983. Pour les ports ayant déjà été décentralisés en 1983, la collectivité compétente peut demander à l'État de lui transférer le domaine public selon les mêmes modalités ;

– pour chaque port transféré, une convention conclue entre l'État et la collectivité bénéficiaire, ou à défaut un arrêté du ministre chargé des ports maritimes définira les modalités pratiques du transfert accompagné d'un diagnostic de l'état du port, fixant également la date d'entrée en vigueur de ce transfert. Cette convention doit également fixer les conditions dans lesquelles le bénéficiaire met gratuitement à la disposition de l'État les installations et aménagements nécessaires au fonctionnement des services chargés de la police et de la sécurité ;

– le régime d'exploitation de ces ports restera le même qu'actuellement, la collectivité attributaire venant simplement se substituer à l'État. Durant le processus de transfert, les délégations de services public venant à échéance sont prolongées jusqu'au 31 décembre 2007, sauf opposition du délégataire ;

– enfin, s'agissant du transfert de moyens financiers, le concours particulier relatif aux ports maritimes à la dotation générale de décentralisation fixé en application de l'article L.1614-8 du code général des collectivités territoriales, est étendu aux ports qui seront décentralisés. Un décret en Conseil d'État doit définir la répartition entre les collectivités qui réalisent des investissements au titre des compétences transférées ;

Votre rapporteur se félicite de cette réforme de grande ampleur des ports d'intérêt national, tout en estimant nécessaire aujourd'hui de rendre compte de son avancement.

S'agissant, en premier lieu, de l'exécution réglementaire de cette loi, impliquant la publication d'un seul décret, notons que le décret n° 2006-330 du 20 mars 2006 fixant la liste des ports des départements d'outre-mer exclus du transfert prévu à l'article 30 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, précise que les ports exclus de ce transfert sont Fort-de-France en Martinique, Dégrad-des-Cannes en Guyane et Port-Réunion à la Réunion.

On peut considérer que l'exécution réglementaire de ces dispositions législatives est terminée, même si en l'occurrence, l'essentiel du travail ne reposait pas sur le pouvoir réglementaire.

Quelle est donc la situation à quelques mois de l'échéance prévue par la loi du 13 août 2004 ? Selon les informations fournies à votre rapporteur, un seul port – celui de Bayonne – a déjà été transféré, en l'occurrence à la région Aquitaine. Les collectivités attributaires d'autres ports d'intérêt national ont en outre déjà été désignées :

- la région Languedoc-Rousillon pour les ports de Sète et de Port-la-Nouvelle ;
- le département des Alpes-Maritimes pour le port de Nice ;
- le département du Var pour le port de Toulon ;
- la commune de Matoury pour le port du Larivot.

S'agissant des ports de Dieppe et Caen-Ouistreham, pour lesquels respectivement les régions de Haute-Normandie et de Basse-Normandie, seules candidates dans les délais fixés par la loi, sont bénéficiaires, leur transfert pourrait en fait être opéré au profit d'un syndicat mixte.

Les ports de Cherbourg et de Caen pourraient être attribués à un syndicat mixte commun, constitué par la région, les départements et les communautés urbaines concernées. Les ports de Saint-Malo, de Brest et de Lorient devraient être transférés à la région Bretagne, le port de Concarneau au département du Finistère.

On constate donc que, à quelques mois de l'échéance du 1^{er} janvier 2007, le sort de plusieurs ports n'est pas encore réglé (Calais, Boulogne-sur-Mer, le port des Minimes et Chef de Baie à La Rochelle, le Fret et Roscanvel en métropole).

Selon les informations fournies à votre rapporteur, une convention entre l'État et la collectivité doit être établie pour chaque port transféré. Cette convention a pour objet principal de préciser les biens et les responsabilités qui sont transférés, les modalités et le calendrier du transfert. Dans le cas où il

s'avérerait impossible de conclure la convention de transfert dans le délai prévu par la loi, les modalités du transfert seront fixées unilatéralement par arrêté du ministre chargé des ports maritimes.

Ce transfert emporte d'importantes conséquences pour les ports d'intérêt national ; ainsi, pour un certain nombre de concessions portuaires, qui arrivent à échéance, la collectivité devra établir de nouveaux contrats après appel à candidature.

Il apparaît à votre rapporteur que le ministère a encore beaucoup de chemin à parcourir pour que le transfert des ports d'intérêt national soit pleinement réalisé.

À cet égard, il paraît important de noter le dépôt d'une proposition de loi par le sénateur M. Jean-François Legrand, visant à faciliter le transfert des ports maritimes aux groupements de collectivités. D'après le rapport fait par ce dernier au nom de la commission des affaires économiques, et déposé le 25 octobre 2006, la proposition de loi vise à compléter l'article 30 de la loi du 13 août 2004 précité, afin de permettre à une collectivité qui se serait seule portée candidate au transfert d'un port de former, avant le transfert, un groupement avec d'autres collectivités territoriales intéressées.

– Une modification à la marge du cadre juridique des ports autonomes

S'agissant des ports autonomes, la principale nouveauté en 2006 consiste en la transformation du port d'intérêt national de La Rochelle en port autonome. Soumis à l'avis du conseil supérieur de la marine marchande le 7 décembre 2004, le décret du 20 décembre 2004 a porté création du port autonome de La Rochelle à compter du 1^{er} janvier 2006. Il est cependant regrettable que cette création n'ait pas véritablement été précédée d'une concertation avec la région Poitou-Charentes.

Dans son rapport de 2006 consacré à la situation des ports français⁽¹⁾, la Cour des comptes consacre une rapide analyse de cette transformation, dont votre rapporteur estime important de se faire l'écho.

La Cour y indique que la direction des ports, chargée de la tutelle des établissements portuaires, a envisagé ce changement de statut en raison de l'importance du trafic de La Rochelle La Pallice⁽²⁾, de la diversité de ses compétences et des caractéristiques nautiques du port. L'administration a en outre indiqué que cette décision s'inscrivait dans la perspective d'un rapprochement entre les ports autonomes de la façade atlantique de façon à organiser une offre portuaire significative et cohérente au niveau européen.

(1) Cour des comptes, « Les Ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action », rapport public thématique, juillet 2006.

(2) 6,9 millions de tonnes en 2005, soit sensiblement la même importance que le port de Bordeaux.

La Cour note pourtant qu' « en 2005, l'entité économique que constituent les ports de Bordeaux, Nantes et La Rochelle correspond à un trafic global de 50,2 millions de tonnes, un peu inférieur à celui de Dunkerque qui a traité 53,4 millions de tonnes. Le trafic de conteneurs de cet ensemble s'élève à 4,2 millions de tonnes en 2005, soit la moitié des tonnages traités par le port de Marseille et un cinquième de ceux du port du Havre. Ces chiffres illustrent l'absence de taille critique de chacun des ports concernés sur ce marché. Enfin, aucun de ces ports n'est intégré dans un réseau de desserte terrestre à dimension continentale ».

Votre rapporteur estime important de rappeler que la transformation du port de La Pallice doit répondre à une vision stratégique visant à le développer. Votre rapporteur se veut rassurant à cet égard, puisque la première décision du port autonome a consisté à voter un budget qui, selon le communiqué, « marque la volonté du port autonome de faire redémarrer les projets de développement avec un montant d'investissement en hausse de 50 % par rapport à la moyenne des exercices précédents avec plus de 8 millions d'euros d'investissements prévus en 2006 ». Les projets du nouveau port autonome sont déjà connus, puisqu'il s'agit de l'extension du port sur l'anse Saint-Marc, de la mise en sûreté des accès routiers du port, de la mise en conformité avec la loi sur l'eau du pôle de construction et de réparation navale et la rationalisation de l'outillage. S'agissant de la stratégie à moyen terme, la direction a annoncé vouloir fiabiliser les trafics, favoriser le développement économique et commercial, et faire un effort de gestion destiné à générer des économies d'échelle. Les objectifs à l'horizon de trois ans consistent à atteindre un trafic total de 8 millions de tonnes par an, moyennant un investissement de 33,5 millions d'euros.

S'agissant des autres ports autonomes, assurant plus des trois quarts du trafic portuaire de marchandises, rappelons que le gouvernement a renoncé à présenter l'avant-projet de loi de modernisation portuaire, élaboré dans le courant de l'année 2003, comportant de nombreuses mesures destinées à en améliorer le fonctionnement. Selon les informations fournies à l'époque par le gouvernement, celui-ci entendait privilégier les grands programmes d'investissements, tels que *Port 2000* ou *Fos 2XL*, en prévoyant de se limiter à certaines adaptations réglementaires pour assurer la stabilité institutionnelle des ports autonomes.

Selon les dernières informations fournies à votre rapporteur, un décret de modernisation portuaire est en cours de finalisation, visant à :

- renforcer les dispositions relatives à la prévention des prises illégales d'intérêt ;
- moderniser la comptabilité des ports autonomes ;
- déconcentrer les décisions pour les prises de participation ;
- prévoir que les conventions d'exploitation de terminal puissent également comprendre la réalisation de quais ou d'appontement.

Ce décret devrait aussi prévoir le renouvellement des conseils d'administration, le dernier datant de 2004. Ce renouvellement devrait s'accompagner de la définition d'un plan d'entreprise, pour la durée du mandat de ce conseil, soit 5 ans. Ces plans d'entreprise, qui font l'objet de concertations avec les places portuaires, pourront ensuite déboucher si nécessaire sur des contrats pluriannuels entre l'État et chaque établissement.

2. Une situation économique et financière à conforter

Cette rénovation du cadre juridique des ports, qu'ils soient autonomes ou d'intérêt national, était un préalable nécessaire à une réforme de plus grande ampleur de notre politique portuaire, dont l'objectif est très clair : mieux insérer notre réseau portuaire dans la compétition mondiale afin de tirer partie de la formidable explosion que le trafic maritime enregistre depuis plus d'une dizaine d'années. À l'heure où tous les gouvernements cherchent les moyens de développer l'économie et l'emploi, votre rapporteur ne peut que rappeler, une nouvelle fois, qu'il y a dans le transport maritime un gisement de croissance très important dont il faut savoir tirer parti.

Or, actuellement, il apparaît que les ports français sont plutôt dans une situation de faiblesse à l'égard des principaux concurrents européens. Cette faiblesse a été soulignée en détail cette année par le rapport thématique de la Cour des comptes intitulé : « *Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action* ».

Même si les constats et les préconisations de ce rapport ont été diversement appréciés, voire très critiqués tant par les syndicats que par certains spécialistes du secteur, votre rapporteur voudrait saluer le travail de la Cour des comptes, rappelant que certains des constats de la juridiction financière rejoignent tout à fait ceux que votre rapporteur dresse depuis plusieurs années dans ses avis budgétaires. On pourrait synthétiser la situation en disant que la faiblesse des ports français provient d'une part d'un manque de compétitivité par rapport aux concurrents européens, et d'autre part d'une situation financière qui ne leur permet pas toujours de faire les investissements nécessaires à un gain de compétitivité.

a) Un retard de compétitivité par rapport à nos voisins européens qui influe sur la part de marché des ports français

Ainsi que le rappelle le rapport de la Cour des comptes précité, ce retard est particulièrement marqué et mesurable dans le domaine du transport des conteneurs.

On peut d'abord en analyser les effets en constatant la diminution de la part de marché des ports français à l'échelle européenne. Depuis 1989, le trafic portuaire métropolitain a augmenté de 22 %, passant de 302 à 370 millions de tonnes. La structure des trafics a par ailleurs beaucoup évolué durant cette période, puisque la part des vrac liquides, qui demeure la plus importante avec 48 % des

trafics en 2005, n'en a pas moins diminué de 11 points depuis 1989 ; une baisse similaire a été enregistrée sur cette période pour les vracs solides, tels que le charbon, les engrais ou les céréales. Cette diminution s'est opérée au profit du transport des marchandises diverses qui constituent désormais 30 % du trafic des ports métropolitains, lequel est le plus souvent transporté par conteneur et a enregistré une augmentation de 58 % depuis 1989.

On notera que les ports autonomes maritimes traitent les trois quarts du trafic national, dont 60 % au Havre et à Marseille ; dans le domaine des conteneurs, 84 % du trafic est concentré dans ces deux ports. Principal port national, avec un volume de 2,1 millions d'EVP ⁽¹⁾, le port du Havre ne représente pourtant que le quart du trafic des ports de Rotterdam ou Hambourg, et le tiers de celui d'Anvers.

Il est important de noter que les ports français, en dépit d'une croissance assez marquée, ne cessent de perdre des parts de marchés en Europe.

ÉVOLUTION DES PARTS DE MARCHÉ DES PORTS AUTONOMES METROPOLITAINS

(en pourcentage)

	1989	1994	1999	2004	2004/1989
Part de marché des vracs liquides	24	23	24	23	-4
Part de marché des vracs solides	18	14	15	14	-22
Part de marché des marchandises diverses conteneurisées	12	8	7	7	-42
Part de marché des marchandises diverses non conteneurisées	13	12	8	6	-54
Part de marché total	19	16	16	15	-21

Ce recul de la part de marché des ports français mériterait évidemment d'être détaillé ; il apparaît par exemple que les ports de la Manche et de la Mer du Nord enregistrent un recul moindre que ceux de la Méditerranée. Mais il est plus intéressant de faire état des raisons de ce recul.

Le retard de compétitivité provient essentiellement des dépenses d'escale et des dépenses de passage portuaire anormalement élevées des ports français, à l'exception notable du port du Havre.

⁽¹⁾ L'équivalent vingt-pieds est l'unité de mesure des porte-conteneurs.

Les **dépenses d'escale** acquittées par l'armateur comprennent les droits de port du navire, les dépenses de pilotage, de remorquage et de lamanage et les frais de manutention, auxquelles s'ajoutent les frais de navigation et de séjour du navire au port. Le tableau ci-dessous synthétise, avec comme base 100 le port de Rotterdam, les dépenses d'escale des principaux ports européens, pour les lignes conteneurisées entre l'Europe et l'Asie, pour des escales identiques.

**COMPARAISON DES DÉPENSES D'ESCALE
DANS LES PRINCIPAUX PORTS EUROPÉENS**

Type de porte-conteneurs	Rotterdam	Anvers	Le Havre	Barcelone	Fos	Gênes
PC 1600 EVP	100	95	106	82	120	81
PC 2750 EVP	100	92	94	78	112	71
PC 3750 EVP	100	87	92	76	105	66
PC 4200 EVP	100	85	92	76	106	66
PC 5000 EVP	100	85	89	80	105	67
PC 6200 EVP	100	84	94	81	106	67

On constate donc que les ports français, et principalement le port de Fos, ont des coûts d'escale supérieurs à la moyenne européenne. Le port du Havre est cependant particulièrement compétitif dans ce domaine.

Ensuite, les **dépenses de passage portuaire** acquittées par le chargeur entrent également en ligne de compte pour déterminer la compétitivité d'un port. Ces dépenses comprennent le taux de fret, qui couvre les dépenses maritimes de l'armateur (navires, soutes, dépenses d'escale), les frais de manutention portuaires (ou en anglais, les « *terminal handling charges* ») payées selon un barème forfaitaire et devant permettre à l'armateur de couvrir les frais qu'il a engagés auprès du terminal opérateur relatifs au chargement ou au déchargement du conteneur, les frais du transport terrestre nécessaire pour amener le conteneur au port ou pour le conduire jusqu'à sa destination finale, ce transport étant assuré soit par l'armateur, moyennant rétribution par le chargeur, soit par le chargeur lui-même. Le tableau ci-dessous met également en évidence une bonne compétitivité du port du Havre dans ce domaine :

**COMPARAISON DES DÉPENSES DE PASSAGE PORTUAIRE
DANS LES PRINCIPAUX PORTS EUROPÉENS**

Rotterdam	Anvers	Le Havre	Barcelone	Fos	Gênes
100	96	98	133	111	126

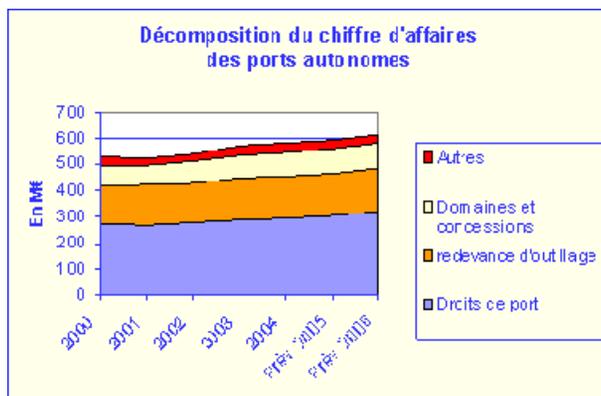
Il est donc nécessaire, pour un grand port, d'avoir des tarifs compétitifs pour pouvoir rivaliser avec ses concurrents. Mais il est aussi fondamental que celui-ci soit fiable aux yeux des clients, notamment en évitant que des grèves à répétition ne perturbent le trafic, ce qui arrive assez régulièrement en particulier à Marseille. Votre rapporteur appelle donc les pouvoirs publics à porter leurs efforts en direction d'un dialogue social de qualité, ce qui permettra aussi à nos ports de gagner des parts de marché.

Ce retard de compétitivité et de croissance suppose que tout soit fait, au niveau politique et budgétaire, pour insérer à nouveau les ports français dans la compétition mondiale, et plus particulièrement européenne, afin que notre pays bénéficie de retombées économiques d'un secteur en pleine croissance.

b) Une situation financière saine mais qui ne permet pas toujours de financer de nouvelles infrastructures

Au-delà du volume du trafic transitant par les ports français, il est important d'analyser leur situation financière, pour pouvoir estimer dans quelle mesure les pouvoirs publics doivent intervenir pour le financement des infrastructures portuaires.

Il apparaît que le **chiffre d'affaires** des ports autonomes augmente de manière continue, mais les taux de progression sont inférieurs à ceux du trafic.

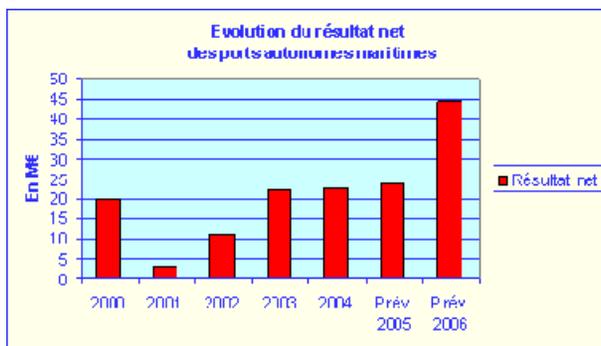


En 2004, le chiffre d'affaires des ports autonomes maritimes s'est établi à 584,46 millions d'euros, en progression de 2,6 % par rapport à 2003. Il se décompose de la manière suivante : 50 % de droits de port, 27,5 % de taxes d'outillage, 15,5 % de redevances du domaine et des concessions et environ 7 % d'autres recettes.

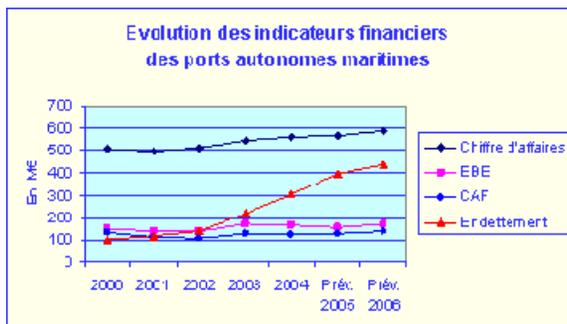
Pour 2005, le chiffre d'affaires de l'ensemble des ports autonomes est estimé à 592,52 millions d'euros, en hausse de 1,4 %, intégrant des prévisions de trafic prudentes (284 Mt contre 285 Mt en 2004).

Les prévisions pour 2006 tablent sur une augmentation du trafic (à hauteur de 295 Mt) permettant une progression du chiffre d'affaires de l'ordre de 4 %, à 616 millions d'euros.

En revanche, le résultat net des ports maritimes enregistre depuis quelques années une nette amélioration.



Mais lorsque l'on prend en considération des indicateurs financiers tels que l'excédent brut d'exploitation, la capacité d'autofinancement ou l'endettement, on constate que les ports autonomes disposent de marges de manœuvre limitées pour financer par eux-mêmes de nouvelles infrastructures par nature très onéreuses.



En 2004, l'ensemble des indicateurs des ports autonomes maritimes témoignent d'une situation financière correcte. L'excédent brut d'exploitation (EBE), qui mesure les ressources dégagées par l'activité après imputation des charges de personnel, reste relativement stable par rapport à 2003 à hauteur de 165 millions d'euros, contre 168 millions d'euros en 2003, sous l'impact de la hausse du chiffre d'affaires assortie d'un recul des charges de personnel et d'une hausse maîtrisée des charges externes. La capacité d'autofinancement (CAF) reste également stable à 125 millions d'euros. La hausse de l'endettement, qui atteint 305 millions d'euros pour l'ensemble des ports, est liée principalement à la mobilisation des emprunts nécessités par l'opération *Port 2000* au Havre, à hauteur de 80 millions d'euros.

En 2005, on observe un léger recul de l'EBE compte tenu principalement de la hausse des charges externes. La capacité d'autofinancement progresse de 3,8 % pour atteindre 130 millions d'euros, en raison essentiellement de l'augmentation des amortissements et provisions. L'endettement global des ports autonomes est en hausse, intégrant la poursuite de la souscription des emprunts liés à *Port 2000* (60 millions d'euros).

En 2006, l'EBE se redresse pour atteindre 171 millions d'euros, compte tenu de charges d'exploitation restant globalement stables assorties d'un chiffre d'affaires en hausse (587 millions d'euros). La CAF poursuit sa progression (+ 7,7 % à 140 millions d'euros). La poursuite de la hausse de l'endettement résulte essentiellement des prévisions d'investissements du port de Marseille (projet *Fos 2XL*) prévoyant à ce stade un emprunt de 53 millions d'euros.

3. Des crédits à conforter

Les analyses qui précèdent font ressortir l'importance des crédits budgétaires qui doivent être consacrés au développement de nos infrastructures portuaires. Pour l'année 2007, votre rapporteur se veut rassurant sur leur évolution, puisqu'ils n'enregistrent qu'un léger repli en dépit de la fin de la première tranche du grand programme *Port 2000* au Havre.

Les **dotations consacrées aux ports maritimes dans le projet de loi de finances initiale pour 2007** au titre du programme « *Transports terrestres et maritimes* » (hors AFITF) sont de 69,235 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 69,875 millions d'euros en crédits de paiement.

Lorsqu'on y ajoute les crédits inscrits au **budget de l'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France (AFITF) au titre des contrats de plan Etat-régions (CPER)**, on obtient un total de 91,235 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 91,975 millions d'euros en crédits de paiement. Enfin, lorsqu'on ajoute les crédits consacrés aux investissements majeurs comme *Fos 2XL* à Marseille pour 2007, on obtient un total de 91,235 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 99,775 millions d'euros en crédits de paiement, ce qui représente une baisse limitée de 2,7 % par rapport à 2006.

Les crédits de dragage et d'entretien des ouvrages portuaires pour les ports autonomes et pour les ports d'intérêt national sont globalement reconduits à hauteur de 67,535 millions d'euros en 2007.

Ils se répartissent comme suit :

- 55,435 millions d'euros au profit des ports autonomes maritimes ;
- 1,5 million d'euros en faveur des ports d'intérêt national non décentralisés ;
- 10,6 millions d'euros pour les ports d'intérêt national décentralisés à compter du 1^{er} janvier 2007.

Pour ces derniers, les crédits seront versés en 2007 sous forme de subvention aux nouvelles autorités portuaires à partir du programme « *Transports terrestres et maritimes* ».

Les investissements hors CPER figurant au programme « *Transports terrestres et maritimes* » sont en diminution en raison d'une part de l'important volet contractualisé financé sur le budget de l'AFITF, d'autre part de la

décentralisation des ports d'intérêt national transférés au 1^{er} janvier 2007. Les crédits auparavant consacrés à l'investissement dans ces ports ne figurent plus dans ce programme mais figurent désormais dans la dotation générale de décentralisation au titre de la compensation des charges transférées, soit 6,7 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement qui ont été inscrits dans le programme « *Concours aux collectivités territoriales* ».

S'agissant **des crédits contractualisés à destination des ports**, l'année 2006 constituait le dernier exercice de réalisation des contrats de plan État-régions. Pour l'année 2007, les crédits de paiement prévus au budget prévisionnel de l'AFITF pour couvrir les autorisations d'engagement ouvertes au titre des CPER passés s'élèvent à 17,4 millions d'euros. L'année 2007 constitue en outre la première année d'exécution des nouveaux contrats de projet négociés entre l'État et les régions : à ce titre, le budget prévisionnel de l'AFITF prévoit la mobilisation de 22 millions d'euros en autorisations d'engagement et 4,7 millions d'euros en crédits de paiement, sous réserve de l'évolution des négociations sur le contenu de ces contrats de projet.

La première tranche de l'opération *Port 2000* s'achevant en 2006, aucune dotation n'est prévue à ce titre en 2007. En revanche, l'opération *Fos 2XL* à Marseille a été engagée cette année : le budget de l'AFITF a par conséquent été modifié en 2006 pour porter les autorisations d'engagement consacrées à ce projet à 27,4 millions d'euros ; le budget prévisionnel de l'AFITF pour 2007 lui consacre en outre 7,8 millions d'euros de crédits de paiement.

En conclusion, il apparaît que les autorisations d'engagement enregistrent un repli important entre 2006 et 2007. Ce repli est lié à la fin des engagements découlant des CPER ainsi qu'à la fin de la première tranche du programme *Port 2000*. Les crédits de paiement prévus en 2007 sont en outre, à périmètre constant (c'est-à-dire en réintégrant la DGD), en légère augmentation, de 3,8 %, par rapport à 2006. Les financements consacrés aux ports sont donc, dans l'ensemble, confortés par le présent projet de loi.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DESTINÉS AUX PORTS MARITIMES

(en millions d'euros)

Ports maritimes	2006		2007		Évolution 2007/2006 (en %)	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Entretien PIN	11,167	11,167	12,1	12,1	+ 8,35	+ 8,35
Entretien PA	56,544	56,544	55,435	55,435	- 1,96	- 1,96
Investissement hors CPER	2	2,82	1,7	2,34	- 15	- 17
Total	69,711	701,531	69,235	69,875	- 0,68	- 0,93
AFITF / CPER ⁽¹⁾	41,6	32	22	22,1	- 47,11	- 30,94
AFITF / Fos 2XL	27,4	0	0	7,8	ns	ns
Total avec AFITF	138,711	102,531	91,235	99,775	- 34,23	- 2,69
DGD infrastructures			6,7	6,7		
TOTAL avec DGD	138,711	102,531	97,935	106,475	- 29,39	3,85

B.— L'AIDE À LA FLOTTE DE COMMERCE

Dans le domaine du soutien à notre la flotte de commerce, l'année 2007 devra être une année utile, que le gouvernement devra mettre à profit pour faire avancer deux dossiers qui préoccupent beaucoup les professionnels du secteur :

- le développement du registre international français (RIF) ;
- le déblocage du dispositif du GIE fiscal.

Votre rapporteur aura en outre pour objectif de souligner l'évolution des crédits destinés aux autres outils de soutien à notre flotte de commerce.

1. La réussite du nouveau registre international français doit être confirmée

a) La mise en place du RIF

– *Le vote de la loi du 3 mai 2005*

Votre rapporteur a eu le privilège de participer, en tant que rapporteur de la proposition de loi, au fructueux débat qui a précédé le vote de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français. Au-delà de tout clivage politique, chacun doit se satisfaire que notre politique maritime ait pu faire l'objet d'un débat aussi intéressant, ce qui arrive relativement rarement au Parlement.

On le sait, la première lecture de la proposition de loi au Sénat a abouti à une situation de blocage, résultant d'une incompréhension sur la portée du texte dans les milieux syndicaux. À la demande du ministre, une médiation a été organisée par M. Bernard Scemama, alors président de l'ENIM, pendant laquelle

(1) Les négociations sur les contrats de projet n'étant pas achevées, les chiffres 2007 sont donnés à titre tout à fait indicatifs et sont susceptibles d'être modifiés d'ici la présentation d'un projet de budget 2007 au Conseil d'administration de l'AFITF.

les points de vue ont été très nettement rapprochés entre les armateurs et les syndicats.

Lors de l'examen à l'Assemblée nationale, en mars 2005, le volet social de la proposition de loi a été renforcé sur les trois points suivants :

– alors que, dans la proposition de loi issue du Sénat, seuls le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance devaient être de nationalité française à bord d'un navire immatriculé au RIF, l'Assemblée nationale a introduit une disposition prévoyant que ces navires auront un quota de marins communautaires de 25 %, et de 35 % pour les navires bénéficiant du dispositif du *GIE* fiscal. Concrètement, un navire immatriculé au RIF ayant 16 marins – ce qui est la moyenne pour les navires de commerce –, aura quatre marins communautaires, dont deux Français et un élève officier de nationalité française. Pour les navires bénéficiant du *GIE* fiscal, il y aura 6 marins de nationalité communautaire, dont deux sont français. Cette mesure, très favorable au développement de l'emploi maritime français, constituait une avancée importante en direction des syndicats ;

– à l'article 13, l'Assemblée nationale a introduit une disposition prévoyant que les rémunérations à bord des navires immatriculés au RIF ne pourront être inférieures aux montants fixés par l'*International transport worker's federation* (ITF), c'est-à-dire à plus de 800 dollars mensuels, alors que la proposition de loi issue du Sénat prévoyait de fixer ce montant en référence aux planchers de l'OIT, c'est-à-dire environ 500 dollars mensuels ;

– enfin, conformément aux conclusions de la mission de médiation, il a été décidé de ne pas autoriser la création de société de *manning* sur le sol français, dans la mesure où les syndicats de marins estimaient que ce type de sociétés risquerait de mettre en péril la stabilité de l'emploi maritime ainsi que la qualité des conditions de travail.

Ces trois avancées sociales ont permis que la proposition de loi soit votée définitivement par le Sénat en deuxième lecture, sans que la promulgation de la loi ne donne lieu aux grèves de marins importantes annoncées par certains.

– *La mise en œuvre réglementaire de la loi doit être accélérée*

Une fois la polémique écartée, reste à votre rapporteur le soin de contrôler que la loi du 3 mai dernier sera mise en œuvre rapidement, notamment par le pouvoir réglementaire.

La loi du 3 mai 2005 comporte 6 renvois au pouvoir réglementaire :

– le décret déterminant le port d'immatriculation ainsi que les modalités conjointes de francisation et d'immatriculation des navires au registre international français dans le cadre d'un guichet unique ;

– un arrêté fixant les modalités de la formation embarquée à bord des navires immatriculés au RIF, à défaut de convention ou accord de branche étendu conclu avant le 1^{er} janvier 2006 ;

– un arrêté fixant le niveau minimal des rémunérations des navigants, par référence aux rémunérations de l'ITF ;

– le décret en Conseil d'État fixant les conditions d'ouverture temporaire de casinos installés à bord des navires immatriculés au RIF ;

– le décret en Conseil d'État fixant la convention type entre l'armateur et une personne qualifiée pour l'exploitation des jeux de hasard ;

– le décret en Conseil d'État fixant les conditions d'exploitation des jeux de hasard dans les casinos installés à bord de navires immatriculés au RIF ;

– le décret en Conseil d'État prévoyant les modalités de calcul du produit brut des jeux ;

– le décret en Conseil d'État prévoyant les modalités d'acquittement des prélèvements sur les jeux.

Selon les informations fournies à votre rapporteur l'année dernière, les décrets relatifs à l'exploitation des casinos devaient être prêts avant la fin de l'année 2005. Votre rapporteur constate que cet engagement n'a pas été tenu, et appelle les ministères de l'intérieur et des finances, en charge de sa rédaction, à publier ces décrets dans les premiers mois de 2007.

À la fin du mois d'octobre 2006, deux mesures réglementaires d'application du RIF ont été prises.

La première est l'arrêté du 21 décembre 2005 fixant les montant minimaux de rémunération des navigants⁽¹⁾. Lors du débat de la loi, il était apparu opportun de fixer une rémunération minimale qui soit à la fois conforme aux conventions de l'Organisation internationale du travail et compatibles avec les recommandations de l'ITF, association internationale qu'il était difficile de viser explicitement dans un texte de loi.

L'article 1^{er} de ce décret prévoit que la rémunération de base du matelot qualifié résidant hors de France ne peut être inférieure à 620,05 dollars américains pour un temps de travail de 208 heures par mois. À ce montant, s'ajoute la rémunération des trois jours de congé prévus par l'article 17 de la loi RIF. Cette

(1) Arrêté du 21 décembre 2005 portant application de l'article 13, dernier alinéa, de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français et fixant les montants minimaux des rémunérations des navigants

base de calcul est retenue comme assiette des rémunérations minimales pour les autres fonctions de navigants, pondérée d'après la grille de coefficients suivante :

Niveaux	Fonctions du navigant	Coefficient
1	Second capitaine, second mécanicien	2,22
2	1 ^{er} lieutenant, 3 ^{ème} officier mécanicien	1,75
3	2 ^{ème} lieutenant, chef de quart, 4 ^{ème} officier mécanicien	1,54
4	Bosco, chef de bordée, timonier, chef cuisinier, maître d'hôtel	1,20
5	Matelot qualifié, ouvrier mécanicien, chef d'office	1
6	Graisneur, aide-cuisinier, garçon d'office	0,76

L'article 3 de l'arrêté prévoit par ailleurs que, dans le cas où l'activité d'un navigant se déroule exclusivement dans les eaux ou la zone économique d'un même État, les dispositions de cet État en matière de rémunération peut s'appliquer en lieu et place des minimaux résultant des dispositions ci-dessus.

La seconde mesure réglementaire d'application de la loi RIF est le décret n° 2006-142 du 10 février, qui a fait du port de Marseille le port unique d'immatriculation des navires au RIF. L'article 2 prévoit en outre selon quelles modalités sera créé le guichet unique prévu par la loi. Les autres articles du décret prévoient que le guichet unique assure la promotion du registre international français ainsi que l'information des usagers. Le guichet unique aura aussi pour mission de s'assurer que le navire respecte les dispositions de la loi relative à la composition de l'équipage, notamment la proportion de marins français présents à bord du navire.

b) L'immatriculation des navires au RIF est en bonne voie

L'ensemble de ces mesures a permis l'immatriculation, le 10 mars 2006, du premier navire au RIF.

Au 1^{er} novembre 2006, 177 navires y sont déjà immatriculés et sont composés de :

- 50 navires de la flotte de commerce (de plus de 100 tonnes) ;
- 127 navires affectés à d'autres fonctions (dont 52 navires de plus de 100 tonnes de la flotte des travaux et des services auxiliaires) ;

Le registre compte donc au total 102 navires de plus de 100 tonnes. Ces navires comprennent en outre :

- 23 navires neufs ;
- 8 navires issus du registre métropolitain ;
- 146 navires issus du registre TAAF.

Des grands armateurs comme le groupe Bourbon ou CMA-CGM ont fait confiance dès le début à ce nouveau registre. Ces navires représentent 460 officiers et 580 personnels d'exécution. Selon les informations fournies à votre rapporteur, le guichet unique est en outre souvent sollicité pour informations par des armateurs étrangers.

Les perspectives d'immatriculation au RIF sont assez favorables, puisque le cap des 180 navires devrait être dépassé à la fin de l'année 2006. Sur les 77 navires demeurant immatriculés au TAAF, 66 sont susceptibles de passer au RIF (soit 45 navires de la flotte de commerce et 21 navires auxiliaires). 11 navires sont appelés à demeurer au registre TAAF (navires de pêche essentiellement).

Conformément aux informations connues à ce jour, 19 nouvelles entrées sont programmées, soit 13 navires neufs et 6 navires de la flotte de commerce.

Au total, la flotte française a gagné 4 nouveaux porte-conteneurs cette année, soit 0,42 Mtpl. Derrière ce solde se cachent en fait 13 nouveaux navires et 9 sorties de navires trop vieux, mouvements qui permettent à la flotte française de rajeunir (en moyenne 7,3 ans, ce qui en fait l'une des plus jeunes du monde).

La flotte française compte donc désormais 214 navires, dont 69 immatriculés au registre métropolitain, 63 au registre TAAF, 46 au registre des territoires d'outre-mer, dont 31 en Polynésie française.

2. Les instruments fiscaux et sociaux de soutien à la flotte de commerce

a) Le dispositif des allègements de charges sociales

La part la plus significative des crédits destinés aux allègements de charges sociales est constituée par le remboursement des charges sociales patronales afférentes aux risques vieillesse, maladie et accidents du travail des personnels navigant sur les navires sous registre métropolitain ou des départements d'outre-mer.

Suite aux décisions du comité interministériel de la mer du 2 juin 2000, le dispositif a été étendu, à compter de 2002, au remboursement des charges relatives aux contributions d'allocations familiales et de chômage. Ce remboursement a été réalisé pour la première fois en 2003, mais en raison de l'insuffisance des crédits, il n'a été opéré qu'à hauteur de 80 % pour les armements à passagers (pour un montant total de près de 10 millions d'euros) et à hauteur de 60 % pour les autres armements (pour un montant total de 4,6 millions d'euros), soit au total 14,65 millions d'euros.

L'article 10 de la loi du 3 mai 2005 précitée a par ailleurs prévu, à compter du 1^{er} janvier 2006, une exonération à 100 % des charges patronales dues à l'ENIM pour les équipages embarqués à bord des navires de commerce battant pavillon français affectés à des activités de transports maritimes soumises à la

concurrence internationale. Il n'est donc pas prévu, en 2006, de rembourser les charges de l'ENIM acquittées en 2005, sachant par ailleurs que cette modification sera neutre pour les entreprises de travail maritime. Le projet de budget pour 2006 a donc prévu un montant de 38,2 millions d'euros de subvention à l'ENIM pour compenser l'exonération votée dans la loi du 3 mai 2005. Il prévoit en outre 4,4 millions d'euros destinés au remboursement des charges dues à l'Urssaf pour les navigants non affiliés à l'ENIM, et 15 millions d'euros pour le remboursement des charges relatives aux allocations familiales et au chômage des armements à passagers. Pour 2007, les crédits prévus sont de 42,8 millions d'euros, et doivent permettre de compenser intégralement le coût de l'exonération de charges d'allocations familiales et de chômage des armements à passagers.

Par ailleurs, la dotation correspondant au remboursement par l'État à la Compagnie générale maritime et financière de certaines charges sociales a été ramenée à 15,5 millions d'euros en 2006, compte tenu d'une réduction des besoins. Rappelons que ce remboursement vise à compenser les charges liées aux personnels sédentaires de l'ancienne Compagnie générale maritime (CGM). En 2007, la dépense prévue s'élève à 15,2 millions d'euros.

b) Les dispositifs d'allègement de charges fiscales

Outre les allègements de charges sociales, les armements de notre flotte de commerce bénéficient d'allègements de charges fiscales, concernant en premier lieu **la taxe professionnelle**.

Jusqu'à la fin de l'année 2002, cet allègement a reposé sur un dispositif mis en place en 1988 conduisant au remboursement de la part maritime de cette taxe l'année suivant son acquittement par l'armement. Ce dispositif concernait 160 armements, mais son coût s'est révélé trop important, notamment en 2002 où les 7,4 millions d'euros votés en loi de finances initiale ont été très insuffisants pour couvrir le coût de 22,8 millions d'euros de ce dispositif.

La loi de finances initiale pour 2003 a donc simplifié ce dispositif en remplaçant le remboursement par un dégrèvement de la part maritime de la taxe professionnelle, accordé sur demande des armements auprès des services des impôts. Ce dégrèvement, qui ne modifie pas le produit fiscal de la taxe professionnelle revenant aux collectivités locales et à leurs groupements, reste à la charge de l'État et est désormais inscrit sur le budget des charges communes.

Les crédits affectés à ce dispositif se sont élevés en 2005 à près de 19 millions d'euros. Pour l'année 2006, les crédits destinés à ce dispositif sont évalués à 21 millions d'euros. Ils devraient s'élever à 23 millions d'euros en 2007. Selon les informations fournies à votre rapporteur, cette augmentation est liée à la croissance de la flotte française.

Le second dispositif d'allègement fiscal dont bénéficie notre flotte de commerce a été créé par l'article 19 de la loi n° 2002-1576 du 30 décembre 2002 de finances rectificative pour 2002, sous la forme d'une option pour **la taxation**

forfaitaire au tonnage, venant se substituer à l'imposition sur les sociétés normalement applicable, et dont l'objectif est de maintenir et de développer les activités maritimes dont le centre de décision effectif est situé sur le territoire français.

Rappelons que ce dispositif, inspiré du droit anglais ou néerlandais, consiste en la taxation d'un bénéfice déterminé forfaitairement, par l'application d'un barème au tonnage des navires exploités par l'armement. Ce dispositif est optionnel et s'applique par période de 10 ans.

Le régime de la taxe au tonnage peut être choisi par les entreprises dont le chiffre d'affaires provient pour 75 % au moins de l'exploitation de navires armés au commerce et :

- qui ont une jauge brute égale ou supérieure à 50 unités du système de jaugeage universel (UMS) ;
- qui, soit sont possédées en pleine propriété ou en copropriété, soit sont affrétées coque nue ou à temps ;
- qui sont affectées au transport de personnes ou de biens, au remorquage en haute mer, au sauvetage ou à d'autres activités d'assistance maritime ;
- dont la gestion stratégique et commerciale est assurée à partir de la France ;
- qui n'ont pas été acquis, pendant la période d'application du régime de la taxe au tonnage, auprès de sociétés liées directement ou indirectement et n'ayant pas opté elles-mêmes pour ce régime.

Le régime de la taxe au tonnage offre un nouveau mode de détermination du résultat imposable en appliquant à chacun des navires, par jour et par tranche de jauge nette de 100 UMS, le barème suivant :

Tonnage (en unités du système de jaugeage universel)	Jusqu'à 1 000	De 1 000 à 10 000	De 10 000 à 25 000	Plus de 25 000
Montant en euros	0,93	0,71	0,47	0,24

Ce barème s'applique également pendant les périodes d'indisponibilité des navires.

Pour les sociétés qui sont membres d'un groupe, l'option n'est valable que si elle est exercée par l'ensemble des sociétés membres du groupe susceptibles de bénéficier de ce régime. L'option est formulée pour une période irrévocable de dix années et est renouvelable au terme de cette période.

Le régime de la taxe au tonnage prend fin lorsque la société :

- ne possède ou n'affrète plus aucun navire éligible ;

– ne remplit plus la condition de pourcentage minimum de chiffre d'affaires provenant de l'exploitation de navires armés au commerce ;

– devient membre d'un groupe dont les sociétés membres susceptibles de bénéficier de la taxe au tonnage n'ont pas exercé cette option.

Quatorze entreprises, parmi les plus importantes, ont opté en 2005 pour la taxe au tonnage, sachant que le chiffre n'est pas encore connu pour l'année 2006. L'évaluation de cette dépense fiscale a été évaluée, pour l'année 2007, à 115 millions d'euros, soit le même montant qu'en 2006.

Par ailleurs, afin d'encourager les investissements maritimes, le dispositif du **groupement d'intérêt économique (GIE) fiscal**, faisant l'objet des articles 39 C et 39 CA du code général des impôts, a été mis en place en 1998 ⁽¹⁾ pour permettre aux investisseurs et à l'exploitant du navire de bénéficier d'un avantage fiscal, variable selon le type d'opération, se situant en moyenne entre 20 et 25 % du montant investi. Il permet notamment de bénéficier d'un amortissement exceptionnel ainsi que de l'absence d'imposition sur les plus-values de cession. Pour bénéficier de ce mécanisme, la revente du navire à l'utilisateur doit intervenir lorsqu'au moins les deux tiers de la durée normale d'amortissement du bien sont écoulés (soit 5 ans 1/3). Ce dispositif fiscal permet de favoriser l'investissement maritime et donc d'accroître le nombre et de moderniser les navires qui battent pavillon français.

En 2004, 14 dossiers ont été déposés pour 22 navires, et 11 navires ont été agréés ou pré-agrégés, pour un investissement total de 1 942 millions d'euros. Le montant de l'avantage fiscal global pour l'année 2004 s'élève à 667 millions d'euros, auxquels il faut ajouter 551 millions d'euros pour les pré-agréments, soit un total de 1 238 millions d'euros.

Le dispositif du GIE fiscal a fait l'objet, le 19 février 2004, d'une demande de renseignements de la part de la Commission européenne, qui souhaite apprécier la conformité de ce dispositif au droit communautaire de la concurrence. Le 14 décembre 2004, la Commission a ouvert une procédure à l'encontre du dispositif, considérant qu'il était constitutif d'une aide d'État incompatible avec le traité instituant la Communauté européenne.

De ce fait, le dispositif du GIE fiscal est aujourd'hui en sommeil ; comme le montre le tableau ci-dessous, le nombre des dossiers déposés a considérablement baissé en 2004 et en 2005. En attendant que la situation soit clarifiée au niveau communautaire, le dispositif du GIE fiscal est de fait inopérant. Votre rapporteur appelle le Gouvernement à faire tout ce qui est possible pour que cet avantage fiscal puisse être à nouveau mis en œuvre, afin d'éviter que certains armateurs ne soient tentés d'immatriculer leurs navires à l'étranger.

(¹) Loi n° 98-546 du 2 juillet 1998.

BILAN DU GIE FISCAL AU 30 JUILLET 2006

ANNEES	NOMBRE DE DOSSIERS		NOMBRE DE NAVIRES		MONTANT DES INVESTISSEMENTS	
	Déposés	Agréés	Prévus	Agréés	Prévus en millions d'euros	Agréés en millions d'euros
2002	21	15	37	27	923	853
2003	29	25	45	39	1 609	1 560
2004	14	8	67	56	1 942	1 559
2005	2	0	1	0	1,3	-
Total	122	85	232	168	8 474	5 916

Source : Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer

Rappelons que le dispositif du GIE fiscal a déjà fait l'objet d'une adaptation par l'article 41 de la loi de finances rectificative pour 2005⁽¹⁾, suite à l'adoption d'un amendement déposé par votre rapporteur. Cet article conduit à simplifier les modalités de répartition de l'avantage fiscal propre aux GIE.

DISPOSITIF PREVU PAR L'ARTICLE 41 DE LA LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2005

En premier lieu, cet article supprime le huitième alinéa de l'article 39 CA, qui constitue une des conditions de l'agrément nécessaire au bénéfice du GIE fiscal, afférente à la rétrocession à l'utilisateur du bien financé d'au moins les deux tiers de l'avantage fiscal. Cette suppression du plancher de rétrocession contribue donc à établir une rémunération des parties au GIE qui soit contractuelle et conforme aux conditions du marché.

En second lieu, cet article insère un douzième alinéa dans le même article, contrepartie de la suppression du huitième alinéa, qui dispose que le montant de l'avantage résultant de l'application du dispositif du GIE fiscal est précisé lors de la délivrance de l'agrément. Il prévoit également que « ce montant est calculé à partir du solde des valeurs actualisées positives ou négatives afférentes respectivement aux réductions ou cotisations supplémentaires d'impôt, au regard de celle qui résulteraient de l'application du deuxième alinéa de l'article 39 C, consécutives à la prise en compte par les associés, copropriétaires ou membres des parts de résultat » soumises aux dispositions de l'article 39 CA. Ces dispositions, analogues à celles du huitième alinéa supprimé, rendent donc inchangées les modalités de calcul de l'avantage fiscal. L'administration continuera néanmoins de bénéficier d'une information sur l'avantage fiscal inhérent à chaque GIE.

Cette adaptation technique ne saurait être conçue autrement que comme un préliminaire à une réforme de plus grande ampleur du GIE fiscal. Les négociations sont actuellement en cours avec Bruxelles, non seulement afin d'avaliser le dispositif antérieur mais aussi pour permettre sa pérennisation dans notre droit français. Dans ce domaine, nous pouvons espérer qu'une décision favorable soit prise avant la fin de l'année 2006. Notons par ailleurs qu'avec le dispositif du GIE fiscal débloqué, on peut espérer l'immatriculation de 80 nouveaux navires aux différents pavillons français, ce qui nécessitera un ambitieux plan de modernisation de notre formation maritime au sein des Écoles nationales de la marine marchande.

(1) Loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005 de finances rectificative pour 2005.

*

* *

En conclusion, votre rapporteur estime que le présent projet de budget, en dépit de ses difficultés de lecture, permet de préserver les crédits essentiels destinés à la sécurité maritime et au soutien à la flotte de commerce.

Hors du cadre strictement budgétaire, il faut également rappeler les attentes du monde du commerce maritime s'agissant de la mise en place du RIF et du déblocage, au niveau communautaire, du dossier du GIE fiscal.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire a examiné pour avis **les crédits de la mission « Transports »**.

Elle a approuvé les conclusions du rapporteur Jean-Yves Besselat sur les crédits du programme « Sécurité et affaires maritimes » (*voir compte rendu analytique officiel de la réunion du mercredi 8 novembre 2006*).

En conséquence, la commission a donné un *avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Transports »*.

