



N° 257

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 octobre 2012

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2013** (n° 235),

TOME VII

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES

AFFAIRES MARITIMES

PAR M. JEAN-CHRISTOPHE FROMANTIN,

Député.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I.— UN EXERCICE BUDGÉTAIRE SOUS LE SIGNE DE LA STABILITÉ	7
A.— LES LIGNES DIRECTRICES DU PROJET DE LOI DE FINANCES.....	7
B.— LES CRÉDITS DU PROJET DE LOI DE FINANCES.....	8
C.— LES ACTIONS EXAMINÉES.....	9
1. L'action 01 du programme 205.....	9
2. L'action 02 du programme 205.....	10
3. L'action 03 du programme 205.....	10
4. L'action 04 du programme 205.....	11
5. L'action 05 du programme 205.....	11
6. Les crédits portuaires du programme 203.....	11
II.— L'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE, ENJEU DE COMPÉTITIVITÉ	13
A.— L'ACHÈVEMENT DE LA RÉFORME PORTUAIRE.....	13
1. Les enjeux d'une infrastructure portuaire performante.....	14
2. Une application progressive et réussie.....	17
<i>a) Une mise en œuvre institutionnelle rapide.....</i>	<i>17</i>
<i>b) Un transfert des outillages sans grande difficulté.....</i>	<i>18</i>
<i>c) Un transfert des personnels négocié.....</i>	<i>19</i>
<i>d) Une première évaluation satisfaisante des effets de la réforme.....</i>	<i>20</i>
3. L'impact des mouvements sociaux.....	22
4. Une situation financière à surveiller.....	25
B.— UNE ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS À REDYNAMISER.....	28
1. Un trafic distancé par les concurrents européens.....	28
<i>a) Des marchandises captées par la concurrence.....</i>	<i>28</i>

<i>b) Le trafic de passagers entre promesses et déconvenues.....</i>	37
2. Des investissements portuaires impératifs	39
<i>a) Des dotations multiples pour l'ensemble des ports d'État</i>	39
<i>b) Le cas particulier des ports d'outre-mer</i>	42
C.— LA RELATION FONDAMENTALE À L'HINTERLAND	45
1. La multimodalité, une ambition en travaux	46
<i>a) Le Grand port maritime de Dunkerque</i>	46
<i>b) Le Grand port maritime du Havre</i>	47
<i>c) Le Grand port maritime de Rouen.....</i>	49
<i>d) Le Grand port maritime de Nantes/Saint-Nazaire</i>	50
<i>e) Le Grand port maritime de La Rochelle.....</i>	51
<i>f) Le Grand port maritime de Bordeaux</i>	52
<i>g) Le Grand port maritime de Marseille/Fos.....</i>	53
2. Une question foncière préoccupante.....	54
3. Quelle gouvernance dans la décentralisation ?	55
4. Les exemples voisins.....	56
<i>a) L'exemple du Range Nord : les ports d'Anvers et de Rotterdam.....</i>	56
<i>b) L'exemple méditerranéen : le port catalan de Barcelone</i>	57
III.— PRÉPARER DEMAIN : UNE STRATÉGIE POUR L'ENSEIGNEMENT MARITIME ...	59
A.— LA RÉFORME DES FILIÈRES DE FORMATION	59
1. L'enseignement supérieur structuré par l'ENSM.....	60
2. L'enseignement secondaire renforcé	61
3. Une diversification des profils de formation	61
B.— QUEL HORIZON POUR L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME ?.....	62
TRAVAUX DE LA COMMISSION	65
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	93

MESDAMES, MESSIEURS,

Le fret maritime international représente environ 90 % des échanges mondiaux. Il permet le transport en vrac de matières premières indispensables à la bonne marche de l'industrie, ainsi que l'importation et l'exportation de produits alimentaires et manufacturés à des prix abordables. C'est donc un enjeu fondamental que la qualité et l'attractivité de nos infrastructures portuaires et de notre flotte de commerce pour définir la place de la France dans l'Europe et dans la mondialisation économique. C'est aussi une condition fondamentale de notre approvisionnement énergétique, puisque le pétrole dont le pays a besoin transite essentiellement par voie maritime.

Avec la révolution de la conteneurisation, qui conduit les marchandises à voyager dans des boîtes standardisées – on parle d'un *équivalent vingt pieds* ou *EVP* – le transport maritime a aussi fait apparaître un défi logistique et environnemental. L'acheminement massifié permet d'éviter les ruptures de charge et de gagner en efficacité autant que de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le transport maritime rejette fort peu de CO₂ par comparaison aux frets routier et aérien, et un acheminement terrestre par voie ferroviaire ou fluviale améliore encore les performances. Encore faut-il concentrer suffisamment de marchandises, donc suffisamment de clients, pour mettre en œuvre ces solutions logistiques qui nécessitent de lourds investissements !

La compétitivité nationale passe donc certes par la qualité de ses installations portuaires, mais il semble que les ports français soient très honorablement considérés parmi les armateurs. Plus sûrement, elle exige que chacun de ces ports s'adosse à un large *hinterland* pour capter de nouvelles parts de marché et garantir ses débouchés. Les principales entraves au commerce sur mer se trouvent, à n'en pas douter, sur la terre ferme.

Les pouvoirs publics ont pris des engagements forts pour améliorer la desserte portuaire, à plusieurs reprises au cours des dernières années. Le Grenelle de l'environnement, le plan de relance de l'économie, le plan de relance portuaire, les récentes sessions du comité interministériel de la mer (CIMER) ont insisté sur l'importance de la multimodalité et de ses bienfaits tant économiques

qu'environnementaux. Le bilan qu'en dresse le présent rapport montre que les enjeux sont bien compris et que les travaux sont bien lancés, même si les crédits attribués peuvent sembler insuffisants.

Quant à la réforme portuaire, qui a institué sept grands ports maritimes en métropole et quatre autres outre-mer, elle a modernisé la gouvernance des anciens ports autonomes pour une gestion au plus près de l'activité. La concentration des effectifs de manutention sous la responsabilité des entreprises privées devrait permettre un meilleur ordonnancement des opérations portuaires, et l'apaisement du climat social sur les ports français depuis 2011 doit sans doute beaucoup à cette nouvelle donne.

Il reste que ce budget des affaires maritimes, et plus largement cette politique des affaires maritimes, s'inscrit dans la continuité des lourdes évolutions lancées au cours de la précédente mandature. On ne saurait reprocher au Gouvernement de ne pas lancer une révolution après seulement quelques mois de responsabilités ; on ne saurait non plus le critiquer pour mener à terme les changements engagés précédemment. Pour autant, ce projet de loi de finances initiale pour 2013 manque d'allant, manque d'initiative, manque d'impulsion. La situation inquiétante qui prévaut à l'École nationale supérieure maritime, où les démissions succèdent en cascade aux préavis de grève, est là pour rappeler que, à côté des orientations stratégiques de long terme, des décisions fortes doivent être arrêtées sans tarder.

Votre Rapporteur, par conséquent, s'abstiendra sur les crédits des affaires maritimes.

I.— UN EXERCICE BUDGETAIRE SOUS LE SIGNE DE LA STABILITÉ

A.— LES LIGNES DIRECTRICES DU PROJET DE LOI DE FINANCES

Pour le projet de loi de finances initiales pour 2013, la maquette du précédent programme 205 « *Sécurité et affaires maritimes* » a été modifiée pour refléter l'intégration de la direction des pêches maritimes et aquaculture (DPMA) au ministère chargé de l'écologie. L'ancienne action 16 « *Gestion durable des pêches et de l'aquaculture* » du programme 154 « *Économie et développement durable de l'agriculture, de la pêche et des territoires* » est donc intégrée dans la nomenclature du programme 205 qui est, par conséquent, renommé « *Sécurité et affaires maritimes, pêches et aquaculture* ».

La politique maritime, à travers le programme 205, coordonne l'action régulatrice de l'État aux niveaux du navire, du marin, de la mer et de ses ressources, dans un secteur à la fois particulièrement ouvert mais aussi fortement régi par le droit international – tant au sein de l'Organisation maritime internationale, de l'Organisation internationale du travail et de l'Union européenne. Elle comprend une action essentielle à la sécurité et la sûreté maritimes, l'organisation et l'accompagnement social de l'emploi maritime (formation, hygiène, santé, conditions de travail), le soutien à la qualité et au développement du pavillon français, la participation à la protection de l'environnement marin et littoral (à travers le plan POLMAR), la recherche d'un équilibre entre les différents usagers de la mer (marine de commerce, pêches et conchyliculture, nautisme, littoral) par une réglementation et une organisation adaptées, ainsi qu'une participation à l'action de l'État en mer en liaison avec les préfets maritimes et les préfets, et enfin une exploitation durable des ressources aquatiques.

Le volet « sécurité et affaires maritimes » (soit les actions 1 à 5) concourt à la mise en œuvre de la politique en termes de sécurité et d'emploi maritimes ainsi que la transcription sur le littoral des politiques du ministère chargé de l'environnement, notamment en termes de développement durable maritime et littoral. Quant au volet « pêche et aquaculture » (soit l'action 6), elle s'inscrit dans le cadre des objectifs généraux de la politique européenne commune de la pêche, visant à une exploitation durable des ressources aquatiques.

Le nouveau programme 205 « *Sécurité et affaires maritimes, pêches et aquaculture* » a obtenu, pour la partie « *affaires maritimes* » qui fait l'objet du présent avis, des plafonds relativement stables : 142,77 millions d'euros en autorisations d'engagement et 142,24 millions d'euros en crédits de paiement pour 2013 ; 145,28 millions d'euros en autorisations d'engagement et 146,23 millions d'euros en crédits de paiement pour 2014 ; enfin 144,25 millions d'euros en autorisations d'engagement et 145,11 millions d'euros en crédits de paiement pour

2015. Cette stabilité devrait permettre, au cours des trois prochaines années, de satisfaire les priorités déterminées :

- maintenir un niveau minimal d'investissement en matière de sécurité et de sûreté maritimes, notamment en recherchant les mutualisations européennes et en répondant aux exigences communautaires en matière de systèmes d'informations ;
- porter une attention soutenue à l'enseignement maritime, avec d'une part le maintien d'un enseignement maritime au niveau secondaire et les premières ouvertures de BTS maritimes, et d'autre part l'accompagnement de la mutation de l'école nationale supérieure maritime et le projet immobilier de l'école du Havre – auquel 7 millions d'euros ont été affectés ;
- garantir la protection contre les pollutions marines et le contrôle des pêches, afin de permettre à la France de satisfaire aux exigences européennes en matière de protection de l'environnement de la ressource halieutique.

Préserver les fonctions des affaires maritimes et parachever la réforme de l'enseignement maritime implique, en contrepartie et compte tenu des contraintes pesant sur les finances publiques, une attention prêtée aux dépenses publiques qui a pour conséquence une baisse de 2,4 millions d'euros des autorisations d'engagement et de 4,9 millions d'euros des crédits de paiement entre 2012 et 2013, et une nouvelle diminution de 3,8 millions d'euros des autorisations d'engagement et de 7,5 millions d'euros des crédits de paiement entre 2012 et 2015. Ceci induit une budgétisation au plus juste des dépenses d'intervention, afin de garantir la soutenabilité du programme, et une restriction des crédits d'investissement au strict minimum. Seul le socle obligatoire d'investissement, au vu des obligations internationales et européennes, a été assuré.

B.— LES CRÉDITS DU PROJET DE LOI DE FINANCES

PLF 2013 (en euros)		AE	CP	Part des CP
Action 1	Sécurité et sûreté maritimes	26 284 595	25 436 811	13,10 %
Action 2	Gens de mer et enseignement maritime	26 772 041	26 772 041	13,78 %
Action 3	Flotte de commerce	72 385 511	72 385 511	37,27 %
Action 4	Action interministérielle de la mer	10 972 620	10 882 620	5,60 %
Action 5	Soutien au programme	6 361 183	6 761 183	3,48 %
Sous-total		142 775 950	142 238 166	73,23 %
Action 6	Gestion durable des pêches et aquaculture	52 000 000	52 000 000	26,77 %
TOTAL		194 775 950	194 238 166	100 %

On signalera que les montants présentés pour 2013 prennent en compte de nouveaux transferts de crédits en base en direction du programme 205 pour un montant total de 1,66 million d'euros correspondant aux loyers des locaux des services déconcentrés de la direction des affaires maritimes redevables auprès de

France Domaine, aux moyens de fonctionnement du service à compétence nationale de l'armement des phares et balises de Quimper (SAPB), et au transfert de compétence du jaugeage des navires de la direction générale des douanes et droits indirects vers la direction des affaires maritimes.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des crédits par rapport à la loi de finances initiale précédente. On constate une très légère baisse des dotations à périmètre constant, de l'ordre de 2 % en autorisations d'engagement et de 3 % en crédits de paiement. Ces diminutions se concentrent sur l'action 3, portant soutien à la flotte commerce, en grande partie du fait d'évolutions démographiques.

		LFI 2012 (pro format)		PLF 2013		Évolution	
		AE	CP	AE	CP	AE	CP
Action 1	Sécurité et sûreté maritimes	26 035 113	27 805 784	26 284 595	25 436 811	1 %	-9 %
Action 2	Gens de mer et enseignement maritime	27 127 592	27 325 592	26 772 041	26 772 041	-1 %	-2 %
Action 3	Flotte de commerce	75 202 349	75 202 349	72 385 511	72 385 511	-4 %	-4 %
Action 4	Action interministérielle de la mer	10 399 612	10 456 612	10 972 620	10 882 620	6 %	4 %
Action 5	Soutien au programme	6 368 119	6 368 119	6 361 183	6 761 183	0 %	6 %
Sous-total		145 132 785	147 158 456	142 775 950	142 238 166	-2 %	-3 %
Action 6	Gestion durable des pêches et aquaculture	55 872 500	57 997 500	52 000 000	52 000 000	-7 %	-10 %
TOTAL		201 005 285	205 155 956	194 775 950	194 238 166	-3 %	-5 %

C.— LES ACTIONS EXAMINÉES

1. L'action 01 du programme 205

La France agit dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritime en tant qu'État du pavillon pour garantir le respect des normes à bord des navires français, en tant qu'État du port pour contrôler les navires de commerce étrangers en escale dans nos ports, et en tant qu'État côtier pour l'ensemble de la circulation maritime qui longe nos côtes, quels que soient la destination et l'objet de l'exploitation des navires en cause.

Cette action globale en faveur de la sécurité et de la sûreté maritime est déclinée par des services spécialisés : les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), les centres de sécurité des navires (CSN), les services, la société nationale de sauvetage en mer (SNSM), et enfin le Bureau enquête accidents (BEA).

Près de 40 % des emplois temps plein positionnés sur l'action 11 du programme « *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer* » œuvreront en faveur de la sécurité et de la sûreté maritime en 2013.

Les crédits de cette action se montent à 26,2 millions d'euros et 25,4 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement respectivement pour 2013, contre 26 millions d'euros en autorisations d'engagement et 27,8 millions d'euros en crédits de paiement dans la loi de finances initiale pour 2012.

2. L'action 02 du programme 205

L'élément humain est une composante essentielle et structurante du programme 205 qui se développe autour de deux thèmes : la formation des gens de mer et le développement de l'emploi maritime.

La formation maritime est un des leviers importants de la politique publique maritime en termes de sécurité mais aussi d'emploi et d'insertion professionnelle. Le dispositif de formation repose sur un réseau de centres secondaires et supérieurs répartis tout au long du littoral et outre-mer.

Le développement de l'emploi maritime constitue la seconde composante. En 2010, l'économie maritime française comptait 300 000 emplois directs. Ainsi, les 40 000 marins qui naviguent chaque année à la pêche et au commerce sont au cœur d'un secteur qui emploie 1,5 % de la population active du pays.

38 % des emplois temps plein (ETP) se consacreront à l'action « *Gens de mer et enseignement maritime* ».

Les crédits de cette action se montent à 26,7 millions en autorisations d'engagement et en crédits de paiement pour 2013, contre 27,1 millions d'euros en autorisations d'engagement et 27,3 millions d'euros en crédits de paiement dans la loi de finances initiale pour 2012.

3. L'action 03 du programme 205

Le transport maritime est une activité confrontée à une concurrence internationale particulièrement vive. Dans sa volonté de soutenir cette activité, l'État s'est assigné un triple objectif à travers les aides à la flotte de commerce : renforcer la compétitivité économique des entreprises de transport maritime face à la concurrence internationale ; soutenir l'emploi maritime par des dispositifs d'allègement de charges sociales et fiscales ; favoriser la qualité du pavillon français et la sécurité maritime grâce au rajeunissement de la flotte de commerce.

Les effectifs mobilisés correspondent à moins de 1 % des ETP du programme.

Les crédits de cette action se montent à 72,3 millions en autorisations d'engagement et en crédits de paiement pour 2013, contre 75,2 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement dans la loi de finances initiale pour 2012.

4. L'action 04 du programme 205

L'action civile de l'État en mer (AEM) est par essence une politique interministérielle. Les quarante-cinq missions assignées sont prises en charge par une dizaine de ministères qui interviennent aux côtés du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Les affaires maritimes participent à plus de 40 des 45 missions incombant à l'AEM et en coordonnent une quinzaine autour des thématiques de contrôle et surveillance des activités maritimes (police des pêches, de la navigation, de la sécurité des navires, des épaves, de l'environnement).

En 2013, près de 15 % des ETP de l'action 11 du programme « *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer* » seront positionnés sur l'action interministérielle de la mer.

Les crédits de cette action se montent à 10,9 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement respectivement pour 2013, contre 10,4 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement dans la loi de finances initiale pour 2012.

5. L'action 05 du programme 205

Cette action regroupe des crédits qui contribuent au développement de politiques transversales des affaires maritimes (fonctionnement courant et immobilier des services déconcentrés) ainsi que le soutien logistique aux services déconcentrés.

Les crédits de cette action se montent à 6,3 millions d'euros et 6,7 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement respectivement pour 2013, contre 6,3 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement dans la loi de finances initiale pour 2012.

6. Les crédits portuaires du programme 203

Si la plus grande fraction du programme 203 n'entre pas dans le périmètre du présent avis, puisque dévolue aux infrastructures ferroviaires, routières et portuaires, une partie est consacrée aux équipements portuaires.

Le tableau suivant indique les moyens budgétaires consacrés à l'entretien des ports pour les années 2009 à 2013. Il inclut à la fois les crédits budgétaires inscrits en loi de finances initiale et les dotations supplémentaires décidées dans le cadre du volet portuaire du plan de relance.

Ports maritimes (en millions d'euros)	2009	2010	2011	2012	2013
Entretien des ports maritimes (crédits budgétaires)	53	58,9	58,5	58,5	58,5
Plan de relance de l'économie (crédits budgétaires)	50	0	0	0	0

La dotation d'entretien consacrée aux ports maritimes – c'est-à-dire les grands ports maritimes et le port autonome de la Guadeloupe – dans la loi de finances initiale au titre du programme 203 « *Infrastructures et services de transport* » atteint 58,54 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement.

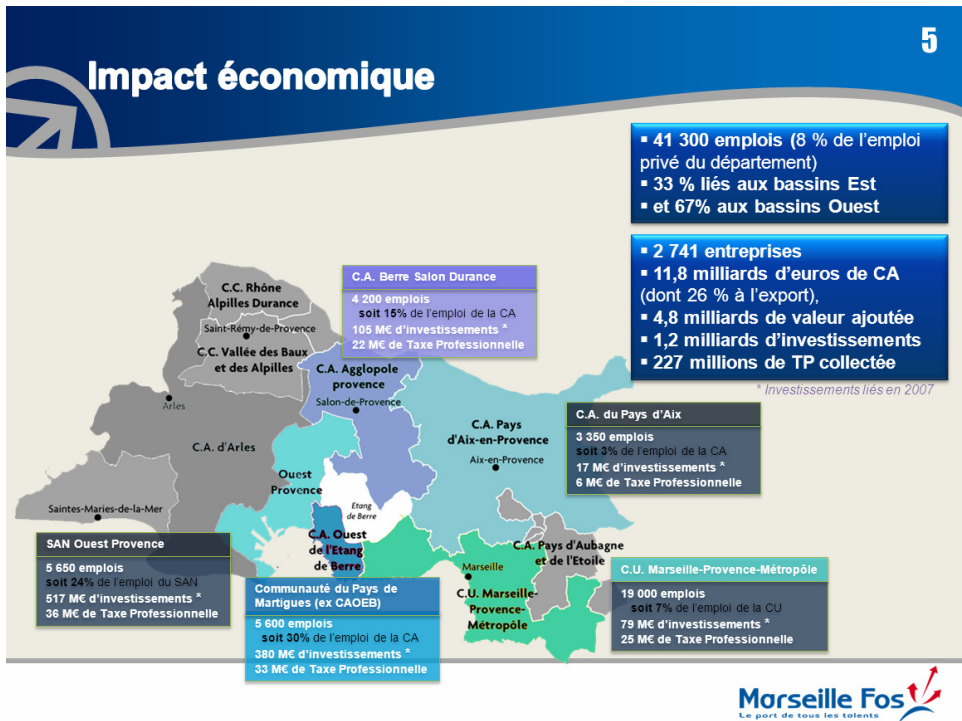
Conformément à l'article L. 111-4 du code des ports maritimes, ces crédits sont destinés au dragage des avant-ports, à l'entretien des chenaux d'accès et des ouvrages de protection des grands ports maritimes et ports autonomes. Dans les ports d'intérêt national (Dégrad-des-Cannes, Port-Réunion, Saint-Pierre-et-Miquelon et Fort-de-France), ces crédits servent à financer l'ensemble des travaux d'entretien des infrastructures, dont le dragage des chenaux d'accès et des avant-ports. Cette dotation budgétaire est reconduite à l'identique depuis 2011, dans un contexte d'augmentation des dépenses du fait de l'éloignement de certains sites de clapage – utilisés pour l'immersion en mer des sédiments de dragage – et alors que le taux de remboursement de l'État ne dépasse pas 70 %.

Ces montants ont vocation à augmenter sensiblement dans un avenir proche, à la suite de la réforme des ports d'outre-mer qui transformera, en 2013, des infrastructures concédées en grands ports maritimes. Par exemple, les dépenses d'entretien de Dégrad-des-Cannes – qui absorbent la quasi-totalité de la dotation hors GPM – ont augmenté suite à l'élargissement du chenal d'accès. L'effort annuel de l'État, auparavant de 1,2 million d'euros, a été multiplié par deux. L'État prendra en charge la totalité de la dépense, en application de l'article L. 111-4 du code des ports maritimes, alors qu'un cofinancement du concessionnaire de 1,8 million d'euros était jusqu'alors intégré. Pour assurer le remboursement au GPM Guyane des frais d'entretien des accès, ce sont 2,4 millions d'euros annuels qui seront nécessaires.

En 2009, les crédits du plan de relance de l'économie se sont exceptionnellement ajoutés aux crédits d'entretien, avec une enveloppe totale de 50 millions d'euros permettant d'accélérer le rythme de réalisation des opérations. Ces crédits ont financé des opérations de gros entretien des ouvrages portuaires pour lesquelles les financements publics sont les plus nécessaires pour améliorer les conditions d'accueil des navires. Ils ont concouru aux objectifs de sécurité, de sûreté et de fiabilité des ports et d'amélioration de leur fonctionnement. Les actions d'amélioration des accès maritimes et terrestres des dessertes internes et relatives aux quais ont été privilégiées.

II.— L'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE, ENJEU DE COMPÉTITIVITÉ

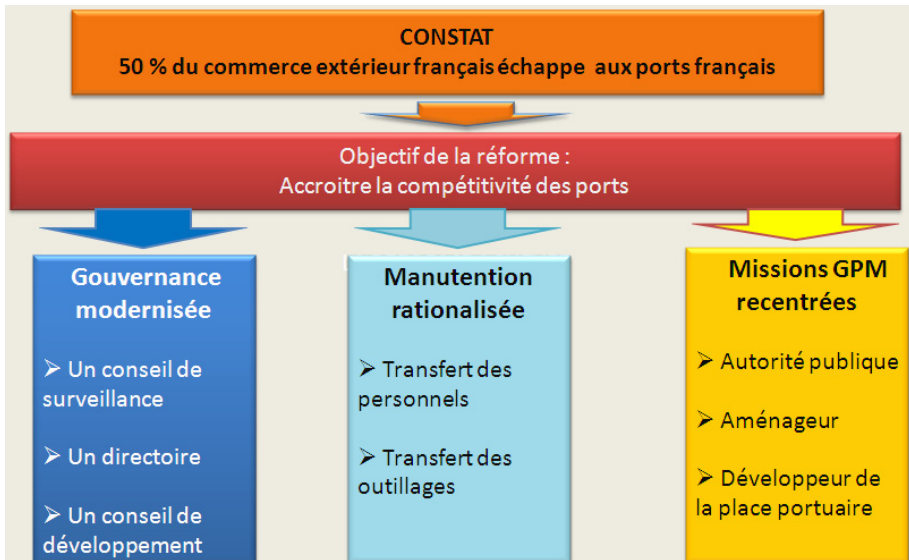
Parce qu'il agit en interface avec le commerce international et avec les échanges de la mondialisation, un port maritime revêt une importance fondamentale dans le développement économique de la nation et, *a fortiori*, de la région dans laquelle il est implanté. Le schéma suivant, communiqué par le Grand port maritime de Marseille, fait apparaître le nombre d'emplois induits par cette infrastructure dans le département des Bouches-du-Rhône. Il montre que pratiquement toutes les intercommunalités bénéficient de sa présence et que pas moins de 8 % de l'emploi privé du département en est issu.



C'est fort de ce constat, et dans l'objectif de mieux armer les équipements portuaires français dans la compétition internationale, que les grands ports maritimes ont été créés par la loi du 4 juillet 2008.

A.— L'ACHÈVEMENT DE LA REFORME PORTUAIRE

La mise en œuvre de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et visant à restaurer la compétitivité des ports autonomes métropolitains (Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, La Rochelle, Rouen, Nantes-Saint Nazaire et Marseille), devenus depuis la réforme des grands ports maritimes (GPM) est achevée. La gouvernance des grands ports maritimes est désormais pleinement opérationnelle.



1. Les enjeux d'une infrastructure portuaire performante

La réforme portuaire impulsée par la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 s'ordonne autour de quatre axes principaux :

- Elle recentre les missions des établissements portuaires sur les missions d'autorité publique (accès maritimes, police portuaire, sécurité et sûreté) et de régulation, ainsi que sur les fonctions d'aménageur du domaine portuaire, qui leur a été transféré en pleine propriété. Leurs missions et leurs responsabilités relatives aux dessertes terrestres sont renforcées. La prise en compte de l'environnement, le plus en amont possible des projets, est accentuée ;
- Elle rationalise l'organisation de la manutention portuaire sur le modèle des principaux ports européens, avec la mise en place d'opérateurs intégrés de terminaux responsables de l'ensemble des opérations de manutention. Pour y parvenir, les grands ports maritimes cessent, sauf cas exceptionnels, de détenir et d'exploiter des outillages de manutention, qu'ils transfèrent à des opérateurs privés pour se concentrer sur leur rôle d'aménageur ;
- Elle refonde la gouvernance des grands ports maritimes, par l'introduction d'un système à directoire, à conseil de surveillance où la représentation de l'État et des collectivités territoriales est accrue, et à conseil de développement pour associer les différents acteurs locaux concernés par le fonctionnement du port ;
- Elle organise la coordination entre ports d'une même façade maritime (tels les ports autonomes de Nantes-St-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux sur la façade atlantique) ou situés sur un même axe fluvial (ports autonomes du Havre, de

Rouen et de Paris), afin d'optimiser la politique commerciale et la gestion des investissements sur une échelle territoriale adaptée.

La réforme a mis l'accent sur le rôle clé des ports, situés à l'interface des différents modes de transports, et sur la modernisation de leurs dessertes ferroviaires et fluviales. Elle a notamment confié aux GPM la pleine propriété des voies ferrées portuaires. Ils ont été également incités, dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire, à développer des plates-formes multimodales et à créer de nouveaux services tels les opérateurs ferroviaires de proximité.

La mise en œuvre de la réforme a nécessité un investissement total de l'ordre de deux milliards d'euros entre 2009 et 2013, tous financeurs confondus. L'effort de l'État est conséquent. Dans le cadre du plan de relance portuaire, une enveloppe de 174 millions d'euros est venue doubler, pour la période 2009-2013, les crédits inscrits aux contrats de projets État-régions – soit un total de 430 millions d'euros sur 2009-2013. S'y sont ajoutés, en 2009, les 50 millions d'euros relevant du plan de relance de l'économie, consommés en 2009 et en 2010.

Cette évolution a été motivée par la perte inquiétante de parts de marché des ports français face à la concurrence européenne : en raison d'un manque de compétitivité et de fiabilité, ils avaient insuffisamment profité du développement des trafics maritimes, et notamment des croissances supérieures à 5 % par an du trafic de conteneurs.

Pour enclencher une nouvelle dynamique, l'État a prolongé la réforme par une stratégie de relance portuaire qui formalise le nouveau cadre dans lequel s'inscrit l'action des ports français. La définition de cette stratégie constitue une première en termes d'engagement national dans le domaine portuaire. Elle est aussi impérative pour trouver une juste place dans la globalisation car, malgré la crise économique, la croissance du transport maritime de marchandises reste indéniable et se poursuivra dans les années à venir. En effet, plus de 80 % des marchandises échangées dans le monde sont transportées par voie maritime, épine dorsale du commerce international et de la mondialisation. Cette croissance devrait se manifester par une augmentation forte des échanges de marchandises conteneurisées, transportées à bord de navires porte-conteneurs toujours plus grands, favorisant la massification des flux.

La conception de cette stratégie portuaire a été pilotée par les services de l'État en étroite collaboration avec les directeurs des grands ports maritimes. Elle a été soumise aux Présidents des Conseils de surveillance, prélude à une concertation des places portuaires prévue à l'automne prochain. Elle pourra utilement se décliner aux ports français décentralisés pour un maillage territorial plus efficace. Cette considération vaut pour l'articulation entre les ports maritimes et intérieurs, qui doit être valorisée pour des raisons économiques et environnementales.

Dans ses grandes lignes, la stratégie portuaire doit se fixer pour objectifs la compétitivité et le développement durable des ports français. Faire des GPM un levier au service de l'économie, contribuant à la création d'emplois durables ainsi qu'à l'aménagement équilibré du territoire, aiderait à la réindustrialisation de la France. Pour cela, il convient de favoriser l'intégration des ports et du transport maritime au sein d'une chaîne logistique performante. La question de la desserte massifiée est essentielle pour le développement des ports français qui souffrent, trop souvent, d'une offre de dessertes ferroviaires insuffisante au regard des besoins des opérateurs privés. Ceci se traduit par un *hinterland* beaucoup moins profond que ceux des ports concurrents étrangers et, pour la majorité des ports, par une part modale prépondérante du mode routier. En 2011, sur les 2,215 millions d'EVP traités par le grand port maritime du Havre, 1,552 million a été acheminé par la route.

L'un des fondements essentiels de la réforme portuaire consiste précisément à donner aux ports le rôle d'architecte des solutions logistiques maritimes et terrestres sur un *hinterland* d'échelle européenne. Pour cela, les ports ont vocation à se positionner comme des acteurs coordonnateurs démontrant une forte valeur ajoutée dans la mise en place de chaînes logistiques intégrées (infrastructures et services), économiquement compétitives et pérennes, favorisant les moyens massifiés, afin d'attirer et de fidéliser les opérateurs et les clients. Cette démarche stratégique en matière de dessertes doit permettre, notamment, au secteur portuaire français de profiter du développement du trafic conteneurisé, ceci d'autant plus que les ports français disposent de très bonnes conditions nautiques pour l'accueil de navires de grande taille et ne connaissent pas les problèmes de saturation de ports étrangers concurrents.

Le 19 janvier 2012, les grands ports maritimes du Havre et de Rouen ainsi que le port autonome de Paris annonçaient officiellement la création du groupement d'intérêt économique (GIE) *HAROPA – Ports de Paris Seine Normandie* positionné comme un système compétitif et durable intégrant la chaîne logistique de bout en bout avec une desserte compétitive, efficace et écologique de l'*hinterland*. Cette initiative visant à proposer une offre logistique globale illustre la nouvelle dynamique impulsée sur l'Axe de la Seine par la réforme portuaire et qui doit être poursuivie.

Cette approche va de pair avec la réindustrialisation des territoires et le développement industriel, ce qui constitue une opportunité pour l'économie et le secteur portuaire français. Les ports maritimes ont des atouts à faire valoir : situés à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transports terrestres multimodaux – qui restent certes à développer – permettant un accès direct et interconnecté à des moyens de transport massifiés, ils ont vocation à accueillir des activités économiques contribuant à la création de nombreux emplois directs, indirects et induits dans les territoires considérés.

Elle se cumule avec une meilleure mise en valeur de l'action menée par les ports en matière d'environnement, qui a pris une dimension nouvelle à la suite de

la réforme portuaire. Le report des trafics routiers vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement (fluvial, fer et cabotage maritime) compte également parmi les enjeux.

LA RÉFORME DES PORTS D'OUTRE-MER

La réforme des ports d'outre-mer constitue la continuité de la réforme portuaire intervenue en métropole en 2008, qui a transformé les ports autonomes en grands ports maritimes. En raison de la disparité des statuts des ports maritimes des départements d'outre-mer relevant de l'État (port autonome de la Guadeloupe, ports concédés aux CCI en Guyane, Martinique et Réunion), le Gouvernement avait décidé que le premier temps de la réforme ne concernerait que les seuls ports métropolitains.

La réforme vise à permettre aux ports d'outre-mer relevant de l'État – Fort-de-France (Martinique), Dégrad-des-Cannes (Guyane), Port-Réunion (Réunion) et port autonome de la Guadeloupe – de se transformer en grands ports maritimes, établissements publics de l'État à personnalité morale propre. Ce nouveau statut leur permettra de répondre aux exigences de performance et de compétitivité qu'impose la concurrence avec les ports étrangers et de renforcer leur contribution au développement de territoires sur lesquels ils sont implantés.

Le 22 février 2012, le Parlement a adopté la loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État, aboutissement de la mission de réflexion menée par le Conseil général de l'écologie et du développement durable. Elle comprend essentiellement :

- la transformation du port autonome de Guadeloupe et des trois ports d'intérêt national de Guyane, Martinique et La Réunion auparavant concédés aux CCI, en grands ports maritimes (GPM), établissements publics nationaux ;

- le maintien du régime public des outillages ;

- des adaptations de la composition de chaque conseil de surveillance des GPM au poids des collectivités et des anciens concessionnaires.

Elle aura pour impact le transfert de personnels de la CCI et de trois DEAL, pour un effectif global de 420 personnes, dans les grands ports maritimes. La création emporte la rupture anticipée des concessions portuaires aux Chambres de commerce et d'industrie pour la Guyane, la Martinique et la Réunion.

Les projets de décrets sont en cours de signature. Ils entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2013. Des préfigurateurs ont été désignés pour deux futurs GPM.

2. Une application progressive et réussie

a) Une mise en œuvre institutionnelle rapide

Depuis la promulgation de la loi, le Gouvernement a veillé à ce que l'intégralité des mesures réglementaires nécessaires à son application soit prise et publiée dans le délai de six mois suivant sa publication. Parmi les textes les plus significatifs, les décrets instituant chaque grand Port Maritime (GPM) ont été signés en octobre et novembre 2008. Deux autres décrets majeurs ont été publiés le 10 octobre 2008 : le décret n° 2008-1031 a fixé la durée des mandats des présidents du conseil de surveillance et des membres des directoires des grands ports maritimes ; le décret n° 2008-1032 constituant le décret d'application général de la loi.

Dès le premier trimestre 2009, toutes les instances de gouvernance des GPM étaient en place, avec une répartition des rôles entre ces différentes instances. Les conseils de surveillance, organe de gouvernance resserrée, arrêtent les orientations stratégiques de l'établissement et exercent le contrôle permanent de la gestion. Les directoires, présidés par les directeurs généraux des GPM, ont la pleine responsabilité de la gestion courante du port. Quant aux conseils de développement, réunissant les acteurs économiques et sociaux concernés, parmi lesquels les collectivités locales et les associations de défense de l'environnement, ils sont consultés pour avis sur tous les projets structurants.

S'agissant des conseils de coordination interportuaire, dont la création facultative a été encouragée par le Gouvernement, le conseil de coordination interportuaire de la Seine réunissant les ports maritimes du Havre, de Rouen et de Paris a été institué par le décret n° 2009-556 du 19 mai 2009. Le Conseil de coordination interportuaire de la façade Atlantique (Bordeaux, La Rochelle et Nantes-Saint-Nazaire) est fondé par le décret n° 2009-1009 du 29 août 2009.

Gouvernance dans les grands ports maritimes	Bordeaux	Marseille	Dunkerque	La Rochelle	Le Havre	Nantes-St-Nazaire	Rouen
Installation du Conseil de surveillance	9 février 2009	23 janvier 2009	20 janvier 2009	16 janvier 2009	6 février 2009	8 janvier 2009	6 février 2009
Installation du Conseil de développement	2 mars 2009	13 février 2009	17 février 2009	26 février 2009	27 février 2009	30 janvier 2009	5 mars 2009
Approbation du projet stratégique	6 avril 2009	3 avril 2009	3 avril 2009	27 mars 2009	9 avril 2009	12 juin 2009	17 avril 2009

Fin juin 2009, l'ensemble des GPM avait adopté leurs projets stratégiques pour les années 2009 à 2013. Ces documents ont donné lieu à une concertation approfondie, notamment avec les opérateurs portuaires et les collectivités territoriales. Ils se sont accompagnés d'un dialogue social continu avec les partenaires sociaux. Il n'en reste pas moins qu'ils ne sauraient constituer davantage qu'une étape : comment forger une vision prospective pour seulement cinq années, quand le moindre investissement d'envergure engage les budgets pour une durée supérieure, et alors que Rotterdam arrête son plan stratégique sur trois décennies ?

b) Un transfert des outillages sans grande difficulté

Pour ce qui concerne la mise en œuvre du transfert des outillages de manutention – grues et portiques –, les négociations avec les opérateurs privés ont été menées dans les délais prévus. La loi du 4 juillet 2008 imposait en effet aux GPM de cesser de détenir ou d'exploiter des outillages de manutention et de les transférer aux opérateurs privés dans un délai maximal de deux ans suivant l'adoption de leur projet stratégique, soit au plus tard entre mars et juin 2011 selon chaque GPM.

Par décret du 26 mai 2009, le Gouvernement a nommé les membres de la Commission nationale d'évaluation des cessions d'outillages portuaires (CNE)⁽¹⁾, chargée de garantir une procédure transparente de vente des outillages publics aux entreprises privées de manutention. Les avis de la CNE, tous positifs, ont été publiés entre octobre 2009 et février 2010. La Commission européenne a donné son accord sur le dispositif, considérant celui-ci compatible avec les Traités.

Les outillages ont été cédés par le port de Rouen le 17 mai 2010 et par le port du Havre le 1^{er} juillet 2010. À Dunkerque et La Rochelle, ils l'ont été au 1^{er} octobre 2010. À Marseille, les transferts de propriété sont intervenus en mai 2011, et le 11 juin 2011 à Bordeaux et à Nantes-Saint-Nazaire.

c) Un transfert des personnels négocié

La nouvelle organisation de la manutention portuaire a constitué le volet le plus sensible du point de vue social : en effet, le transfert des outillages s'accompagnait, au plus tard en juin 2011, du détachement auprès des entreprises de manutention des personnels relevant jusqu'à là des ports et opérant sur ces outillages. À la différence des dockers employés par les entreprises de manutention depuis une réforme de 1992, les grutiers et portiqueurs étaient demeurés employés des établissements publics portuaires.

Conformément à l'article 11 de la loi du 4 juillet 2008, un accord-cadre interbranche conclu le 30 octobre 2008 entre les organisations professionnelles représentant respectivement les entreprises (Union nationale des Industries de la Manutention), les GPM (Union des Ports de France) et les syndicats représentatifs des salariés (notamment la Fédération nationale des Ports et Docks-CGT) est venu préciser les modalités selon lesquelles les contrats de travail des salariés des GPM devaient se poursuivre avec les entreprises de manutention, l'accompagnement social de la loi et l'information des salariés. Ses dispositions ont été rendues obligatoires par décret du 28 novembre 2008. Les dispositions de l'accord-cadre national ont fait l'objet d'une déclinaison dans chaque place portuaire sous la forme d'accords locaux.

Par ailleurs, les partenaires sociaux ont engagé des négociations visant à l'élaboration d'une convention collective nationale unifiée (CCNU) des personnels portuaires et des personnels de la manutention. Les travaux se sont déroulés au sein d'une commission paritaire, sous la présidence d'un spécialiste du droit du travail mandaté par le ministère du travail. Préalable au détachement effectif des agents, sa finalisation a été conditionnée par le succès des négociations sur l'annexe relative à l'aménagement de fin de carrière des personnels exposés à des travaux pénibles. Le dispositif de départ anticipé sur lequel se sont accordées les parties prenantes se compose de deux volets : le premier, nommé « pénibilité »,

(1) Présidée par M. Jean-François Bernicot, magistrat à la Cour des Comptes, elle était également composée de M. Daniel Fidelin, député de Seine-Maritime, maire de Mannevillette, conseiller général de Seine-Maritime, en sa qualité de représentant des collectivités territoriales sur lesquelles sont implantés les grands ports maritimes et de MM. Claude Gressier et Jacques Maire, en qualité de personnalités qualifiées.

est une anticipation de deux ans sur l'âge légal de départ à la retraite après quinze ans de carrière ; le second, dit « cessation anticipée d'activité », accorde une bonification d'un an pour les travailleurs ayant dix-huit ans d'ancienneté.

La nouvelle CCNU « Ports et Manutention » a fait l'objet d'une signature officielle de tous les partenaires sociaux le 15 avril 2011. Elle est entrée en vigueur le 3 mai 2011. À cette même date, les premiers détachements de personnels ont été effectifs ; ils se sont achevés le 11 juin 2011. La CCNU a été étendue par un arrêté du ministre du travail du 6 août 2012. Ses dispositions, annexes et avenants sont applicables à l'ensemble des salariés et des employeurs, conformément aux dispositions de l'article L. 2261-15 du code du travail, y compris les entreprises qui ne seraient ni membres de l'UNIM (Union nationale des industries de la manutention dans les ports français) ni membres de l'UPF (Union des ports de France) – organisations professionnelles signataires.

Chaque transfert a donné lieu à la signature, par l'agent concerné, d'une convention individuelle tripartite de détachement cosignée par le président du directoire du GPM concerné et l'entreprise de manutention d'accueil. Près de 800 agents ont été transférés auprès des entreprises de manutention, permettant de rendre effective l'unicité de commandement entre ouvriers portuaires et grutiers. Les derniers détachements ont marqué l'achèvement de la réforme portuaire, permettant désormais aux GPM de se relancer à la reconquête de leurs parts de marché et de se consacrer entièrement à la restauration de la confiance des opérateurs privés.

d) Une première évaluation satisfaisante des effets de la réforme

L'ensemble des acteurs considère qu'il est encore trop tôt pour mesurer les effets de la réforme portuaire. Cela étant, en première analyse, les évolutions les plus positives peuvent être citées.

Le premier point remarquable de loi du 4 juillet 2008 consiste en sa contribution à la restauration de la confiance des usagers des ports français, longtemps dans l'expectative quant à leur capacité à s'aligner sur le modèle des ports les plus compétitifs – celui « des *landlords* ». Les armateurs, notamment, comptaient parmi les premiers défenseurs de la réforme. Celle-ci rassure sur la capacité des ports maritimes français à offrir un service sûr et attractif.

On peut également faire état de la coopération accrue entre certains GPM, favorisée par les Conseils de coordination interportuaire. C'est particulièrement le cas pour les ports séquanais dont les intérêts communs sont les plus perceptibles, avec des enjeux économiques et d'aménagement du territoire dépassant les échelles administratives classiques et justifiant la constitution de structures originales. Comme exposé précédemment, les GPM du Havre et de Rouen se sont ainsi joints au port autonome de Paris pour annoncer la création du groupement d'intérêt économique *HAROPA – Ports de Paris Seine Normandie*. Système compétitif et durable intégrant la chaîne logistique de bout en bout avec une

desserte compétitive, efficace et écologique de l'*hinterland*, il est fondé autour de cinq pôles : un pôle *stratégie* pour concevoir en commun les orientations futures ; un pôle *réseaux* pour assurer les connexions de l'axe Seine avec le reste du pays et de l'Europe ; un pôle *commercial* pour démarcher les clients ; un pôle *communication et relations institutionnelles* pour faire connaître les activités et les enjeux du regroupement ; enfin un *secrétariat général* chargé de la gestion du GIE et des échanges de bonnes pratiques entre les ports. Cet outil représente la première étape d'un rapprochement, puisqu'il ne se substitue pas aux ports et ne leur retire aucune prérogative. Le conseil d'administration du GIE est composé des trois directeurs généraux du Havre, de Rouen et de Paris.

Enfin, l'adoption de la CCNU a permis d'harmoniser les conditions de travail ainsi que de refonder le dialogue social sur des bases saines. Cette convention collective a été construite par tous les partenaires sociaux. Outre l'apport de ses dispositions afférentes à la pénibilité et à la cessation d'activité, elle comporte un important volet sur la formation et permet d'harmoniser le cadre du travail des salariés. En associant plus que par le passé les ouvriers au développement des ports en contrepartie d'une responsabilité accrue, elle fait naître un climat social plus serein qui a pour conséquence directe une amélioration de la fiabilité. Une organisation des terminaux négociée, plus performante, notamment pour les conteneurs, est d'ores et déjà constatée par les clients. L'un des grands ports maritimes cité en exemple est celui de Marseille, où la nouvelle organisation du travail a permis un quasi-doublement de la productivité avec 25 mouvements par heure et par portique contre 14 précédemment.

On soulignera cependant que le rapport annuel de la Cour des comptes pour 2012 a pointé le faible bénéfice financier tiré de la cession des équipements portuaires aux entreprises privées. La Cour souligne que « *les conditions dans lesquelles les outillages ont été cédés se sont avérées, au final, onéreuses pour les ports (...). À titre d'exemple, au Havre, les outillages étaient estimés lors d'une première expertise à 42,8 millions d'euros, puis lors d'une seconde expertise à 29 millions d'euros, leur valeur nette comptable étant de 15,1 millions d'euros, et ils ont finalement été cédés pour 13,9 millions d'euros.* » Il est vrai, comme le soulignent les magistrats, que les manutentionnaires avaient été placés en position de force pour négocier fortement leur engagement. D'une part, ils pouvaient arguer de la conjoncture économique particulièrement difficile de l'année 2009. D'autre part, le délai de cession imposé par la loi contraignait les directeurs de port à parvenir à un accord sous peine de voir échouer le transfert et, par conséquent, la réforme portuaire sur leur site, ce dont il ne pouvait être question. Enfin, les années passées avaient vu se réaliser de coûteux investissements plus souvent justifiés par la volonté d'attirer sur la place portuaire de nouveaux opérateurs, qui exigeaient un matériel dédié, que par les réels besoins d'outillage et de manutention, de sorte que les surcapacités semblaient générales. Tous ces facteurs ont abouti à un prix de cession très inférieur à ce qui était initialement escompté. Néanmoins, la juste appréciation d'un bien correspond moins à sa valeur comptable qu'à ce qu'un acheteur est effectivement prêt à dépenser pour l'acquérir. Du reste, la Commission nationale d'évaluation des cessions

d'outillages portuaires a validé tous les transferts. Si l'opération économique peut être jugée mauvaise, elle ne semble contestable ni du point de vue politique, ni du point de vue juridique.

SYNTHÈSE DES TEXTES PORTANT RÉFORME PORTUAIRE

- loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire ;
- loi n° 2012-260 du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État ;
- décret n° 2008-1032 du 9 octobre 2008 pris en application de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et portant diverses dispositions en matière portuaire ;
- décret n° 2008-1031 du 9 octobre 2008 fixant la durée des mandats du président du conseil de surveillance et des membres du directoire des grands ports maritimes ;
- six décrets du 9 octobre 2008 (Dunkerque, Le Havre, Bordeaux, Nantes-St-Nazaire, Marseille, La Rochelle) et un du 6 novembre 2008 (Rouen) instituant les grands ports maritimes ;
- décret n° 2008-1240 du 28 novembre 2008 pris en application de l'article 11 de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire ;
- décret n° 2009-68 du 19 janvier 2009 portant composition et fonctionnement des conseils scientifiques d'estuaires ;
- décret n° 2009-556 du 19 mai 2009 créant le conseil de coordination interportuaire de la Seine ;
- décret n° 2009-1009 du 25 août 2009 créant le conseil de coordination interportuaire de l'Atlantique.

3. L'impact des mouvements sociaux

La mise en œuvre de la réforme portuaire métropolitaine a été l'occasion d'un mouvement de grève d'envergure. Les grévistes manifestaient une opposition à leur transfert aux entreprises privées, mais les arrêts de travail s'inscrivaient aussi dans le cadre de la négociation de la convention collective nationale unifiée vouée à intégrer les dispositions relatives à la pénibilité.

Comme le volet ultramarin de la réforme portuaire ne prévoyait aucun transfert des personnels en raison de la situation monopolistique de fait des opérateurs de manutentions sur les territoires, et dans la mesure où l'application de la réforme constituait l'ultime étape avant de bénéficier des dispositions sociales avantageuses imposées par la CCNU, la transformation en grands ports maritimes des infrastructures guyanaise, martiniquaise, guadeloupéenne et réunionnaise s'est réalisée en l'absence de mouvement social – voire, d'ailleurs, dans l'impatience des intéressés.

Année	Nombre de mouvements de grève (de 1h à 24h)	Nombre de grévistes (pourcentage par rapport à l'effectif disponible)	Motif dominant
2010	646	35 815 (45,83 %)	Réforme portuaire + pénibilité
Premier semestre 2011	139	11 588 (36,87 %)	Réforme portuaire + pénibilité

Nb : au sein des GPM, le port de Dunkerque se distingue par un nombre de grèves et de grévistes sensiblement plus bas que celui des autres grands ports maritimes (9 % en 2011). Source : réponse au questionnaire budgétaire.

L'année 2010 s'est caractérisée par une conflictualité très élevée dans les GPM avec 646 mouvements sociaux (soit un quintuplement par rapport à 2009) qui ont mobilisé 35 815 grévistes. Ces mouvements, très majoritairement engagés à l'initiative de la Fédération nationale des Ports et Docks (FNPD-CGT), ont eu pour motifs principaux, ont concerné près de la moitié des effectifs totaux.

Le premier semestre 2011 a également connu une conflictualité très forte, notamment sur le port de Marseille. La quasi-totalité des mouvements répertoriés (139 mouvements et 11 588 grévistes) sont intervenus durant les mois de janvier et février. Néanmoins, à partir du 18 février 2011, les principaux mouvements de grève ont cessé du fait de l'avancement des négociations sur la CCNU, signée le 15 avril. Lors de la journée nationale d'action du 11 octobre 2011 contre le plan de rigueur du gouvernement Fillon, les taux de grévistes au sein des GPM ont été de 14 % à Marseille, 54 % à Bordeaux, 22 % à Rouen, 26 % au Havre, 2 % à La Rochelle, 30 % à Nantes-St-Nazaire et 7 % à Dunkerque.

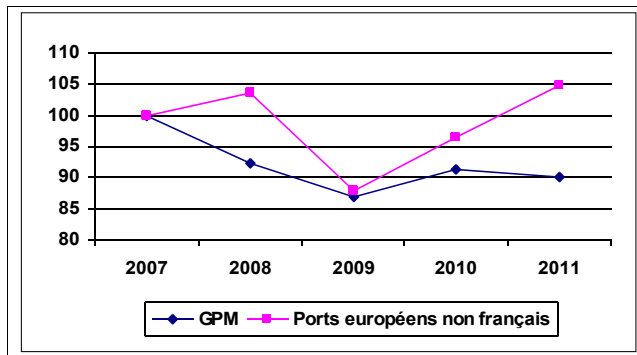
Au plan local, les revendications portent désormais sur la mise en place de la nouvelle CCNU et l'application des nouvelles grilles de salaire, le niveau des effectifs, et des revendications salariales catégorielles. Des thématiques plus globales concernent la défense du pavillon français, l'opposition aux plans de rigueur gouvernementaux et la défense de l'emploi. Certains mouvements relèvent du domaine européen – notamment le projet de « paquet portuaire » relatif aux services portuaires – ou sont liés aux plans d'austérité mis en place dans certains États membres de l'Union européenne.

Le climat social dans les ports français s'est apaisé au cours du premier semestre de 2012, ce qui est d'ailleurs souligné avec satisfaction par les armateurs. On ne saurait, en effet, négliger l'impact négatif d'un climat social délétère sur la performance économique dans un secteur hautement concurrentiel comme le service portuaire. L'année 2010, marquée par une conflictualité très forte, s'est caractérisée, pour les ports français, par un trafic de conteneurs à faible croissance qui bascule dans la récession au dernier trimestre du fait des fortes grèves d'octobre incitant les armateurs à dérouter leurs navires vers des places portuaires étrangères. Ces grèves ont contribué à la violente contraction de 30 % du trafic

global de l'ensemble des Grands ports maritimes en octobre 2010, en comparaison avec le tonnage du même mois établi un an auparavant. Au contraire, tous les autres grands ports européens sortaient nettement de la crise dès le premier trimestre 2010 et ont dépassé en 2011 le niveau de trafic enregistré en 2008.

TABLEAU COMPARATIF DES TRAFICS DE CONTENEURS (2006 À 2011)

Évolution du trafic de conteneurs exprimé en EVP en fonction du résultat enregistré en 2006 pris comme donnée de référence (base 100)



Les ports européens considérés : Algésiras, Amsterdam, Anvers, Barcelone, Bilbao, Brême, Bremerhaven, Carthagène, Gand, Genève, Göteborg, Hambourg, Huelva, La Corogne, La Spezia, Las Palmas de Gran Canaria, Leixões, Lisbonne, Londres, Oslo, Ravenne, Rotterdam, Santa Cruz de Tenerife, Savone, Tarragone, Valence, Zeebruges. Source : réponse au questionnaire budgétaire.

En ce qui concerne le trafic de produits pétroliers, les résultats de l'année 2010 ont très fortement souffert des grèves conjointes des personnels des raffineries et des personnels d'exploitation des terminaux pétroliers en réaction à la réforme des retraites et aux incertitudes sur les perspectives des raffineries, également solidaires dans la contestation du volet social de la réforme portuaire. Ces mouvements, qui se sont accompagnés de blocages des dépôts pétroliers et ont conduit à une pénurie d'approvisionnement en pétrole brut, ont débuté dès septembre à Marseille pour s'achever fin octobre. Pour le mois d'octobre 2010, la baisse du trafic a été de 50 % au total pour l'ensemble des GPM par rapport au mois d'octobre de l'année précédente, Marseille connaissant pour sa part une diminution de 82 %.

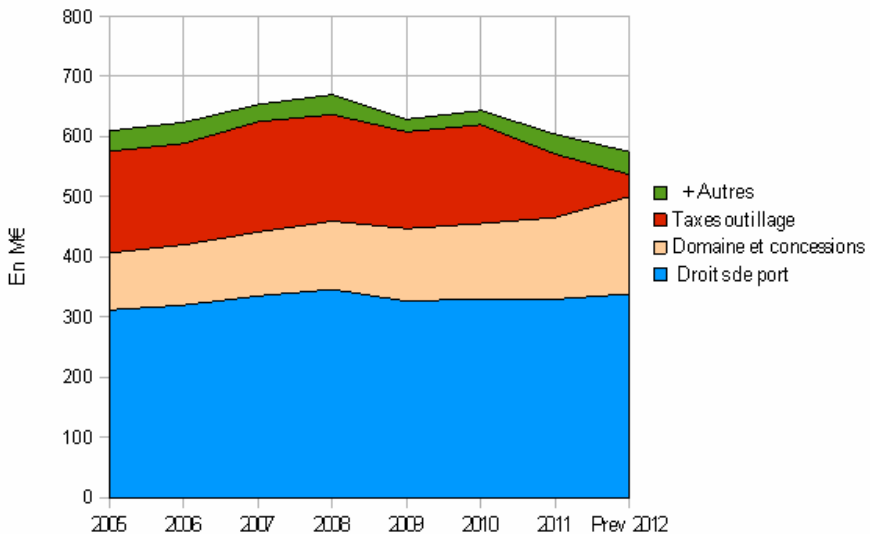
De manière globale, les mouvements sociaux de 2010 et 2011 ont eu un impact indéniable sur le trafic même si, pour certains des GPM, ces effets ont été partiellement compensés en 2010 par un excellent niveau d'exportations de blé, facilité par l'embargo russe sur les céréales qui a contraint les acheteurs internationaux à se tourner vers d'autres fournisseurs. Il est aussi patent, sans que l'on puisse en mesurer les conséquences précises, qu'au plus fort des grèves, des donneurs d'ordre ont décidé de modifier leur circuit logistique pour favoriser les embarquements et débarquements depuis les ports hollandais, belges et espagnols. L'impact sur le trafic des ports français des grèves intervenues sur une journée au

niveau national ou européen depuis la mi-2011 est difficilement mesurable. Ces mouvements n'ont toutefois donné lieu à aucun blocage de port.

Afin que la réforme soit pleinement effective dans les délais prévus et permette un retour à de bonnes conditions de travail, les pouvoirs publics ont accompagné les partenaires sociaux dans la négociation de telle sorte qu'ils puissent aboutir à un scénario équilibré et soutenable aux plans économique et financier, tant pour les ports que pour les entreprises de manutention. Les conflits ont été fortement coûteux en termes de compétitivité sur le court terme, mais l'apaisement consécutif à la signature de la CCNU et au transfert effectif des personnels commence à produire ses fruits, comme le montre la progression du trafic des GPM. Il faut espérer que ces conditions favorables se prolongent pour laisser aux directeurs de port la possibilité de convaincre les opérateurs de les inclure à nouveau dans leurs schémas logistiques.

4. Une situation financière à surveiller

Avec un trafic global en hausse de 0,87 %, le chiffre d'affaires des grands ports maritimes, qui regroupe les prestations de services des ports (droits de port, taxes d'outillage, recettes des domaines et concessions, autres prestations de services⁽¹⁾) s'est établi à 604 millions d'euros en 2011, en baisse de 6 % sur un an. Comme l'indique le graphique suivant, il se décompose en droits de port (55% en 2011 au lieu de 51 % en 2010), taxes d'outillage (23 % au lieu de 26 %), redevances du domaine et des concessions (17% au lieu de 19 %) et autres prestations (5 % au lieu de 4 %).



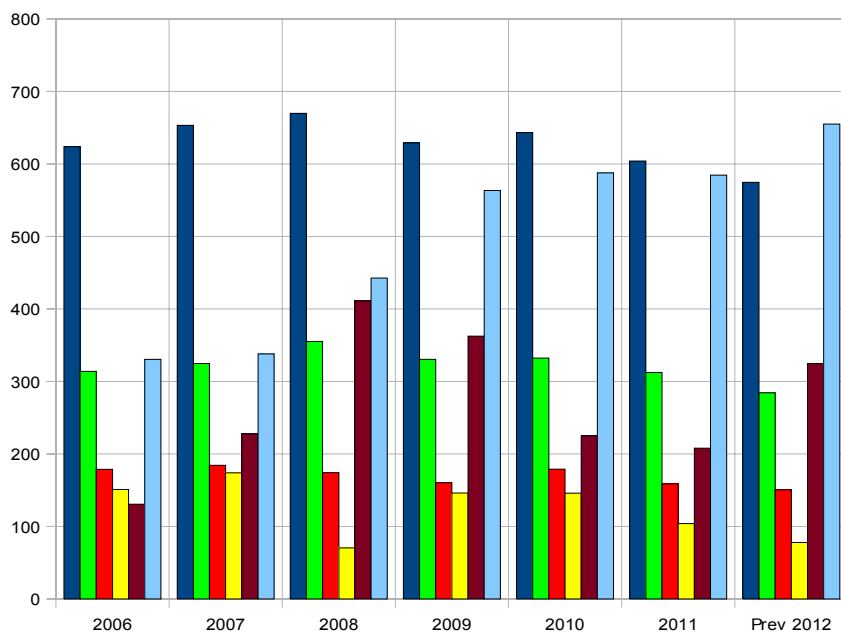
(1) Recouvrant essentiellement les prestations exécutées pour le compte de tiers (ingénierie, formation...).

La prévision de chiffre d'affaire 2012 est en baisse de 4,85 % par rapport à 2011. Toutefois, si on neutralise les revenus de l'outillage dont la disparition est un effet mécanique de la réforme, le chiffre d'affaire augmente de 7,96 % tout en prenant en compte une prévision de trafic très prudente (en baisse de 0,7 %).

II - INDICATEURS FINANCIERS

en K€	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Prev2012
Chiffre d'affaires	623,835	653,309	669,938	629,002	643,204	604,009	574,746
Charges de personnel	314,055	324,770	355,216	330,489	332,329	312,495	284,337
Excédent brut d'exploitation	178,775	184,392	174,239	160,391	179,080	158,754	150,545
Capacité d'autofinancement	151,129	173,970	70,370	146,130	146,095	104,077	78,082
Investissements	130,691	227,696	411,107	362,482	224,975	208,054	324,793
Endettement	330,566	337,962	442,685	563,379	587,759	584,693	655,149

L'impact des transferts de personnels de manutention dans les entreprises de manutention en application de la réforme portuaire est perceptible essentiellement dans les comptes des années 2010 et 2011. La mise en œuvre de la réforme s'est traduite par l'inscription de dotations et de provisions importantes pour engagements et risques sociaux.



En 2011, l'excédent brut d'exploitation, indicateur financier qui mesure les ressources dégagées par l'activité après imputation des charges externes et des charges de personnel, affiche une baisse de 11,35 % par rapport à 2010. La capacité d'autofinancement a marqué un net recul en 2011 ; 104 millions d'euros au lieu de 146 millions d'euros. Dans le contexte peu favorable de crise économique et de conflits sociaux, les investissements ont été revus à la baisse de 7,52 % pour se limiter à 208 millions d'euros en 2011. Ce

niveau est le plus bas jamais atteint depuis 2006, et il convient qu'il demeure du domaine de l'exception : la modernisation des infrastructures constitue un impératif dans un secteur hyperconcurrentiel, et le retard accumulé se paie toujours par la perte durable de parts de marché.

Le niveau de l'endettement, bien que stable en 2011, marque une progression très nette sur l'ensemble de la période 2006-2012 : il double. Le ratio « dette nette/CAF » (que l'on privilégie désormais au ratio « dette brute / CAF ») s'est dégradé en 2011 puisqu'il est passé de 2,55 en 2010 à 3,61. On considère qu'un ratio supérieur à 3 marque une dégradation demandant vigilance.

Ratio	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Prev 2012
Dette brute/CAF	1,90	2,19	1,94	5,95	3,69	3,86	5,38	8,08
Dette nette /CAF			0,67	3,22	2,40	2,55	3,61	

Compte tenu de l'endettement particulièrement délicat des ports de Marseille – où le ratio est de 22,59 – et de Nantes/Saint-Nazaire – où il atteint 59,11 – le tableau suivant indique les ratios sans ces deux ports.

Ratio	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Dette brute/CAF	3,80	3,93	2,76	6,47	4,11	3,93	3,65
Dette nette /CAF			1,11	3,46	2,13	2,19	2,03

Hormis les ports de Marseille et de Nantes/Saint-Nazaire, le ratio dette/CAF continue sa décroissance et s'établit aux alentours de 2.

À Marseille, le trafic a augmenté de 2,7 % mais celui du vrac solide a chuté considérablement de 16,6 %. Malgré la hausse du trafic, le chiffre d'affaires a diminué de 11,2 % en 2011 par rapport à 2010. Les provisions nouvelles ont été inscrites à hauteur de 43,8 millions d'euros en 2011, concernant entre autres des provisions pour engagements et risques sociaux. Le niveau élevé de la dette et la chute de la capacité d'autofinancement expliquent la dégradation des ratios et leur niveau inacceptable.

À Nantes/Saint-Nazaire, la dégradation s'explique par une baisse structurelle du trafic du gaz naturel liquéfié, de l'ordre de 20 %, qui se poursuivra en 2012 en raison de la perte d'une ligne régulière avec l'Algérie – soit un manque à gagner en chiffre d'affaires de l'ordre de trois millions d'euros. Les comptes 2011 ont également souffert de la mise en place de la réforme, qui a nécessité l'inscription de provisions complémentaires pour engagements sociaux à hauteur de 22 millions d'euros.

B.— UNE ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS À REDYNAMISER

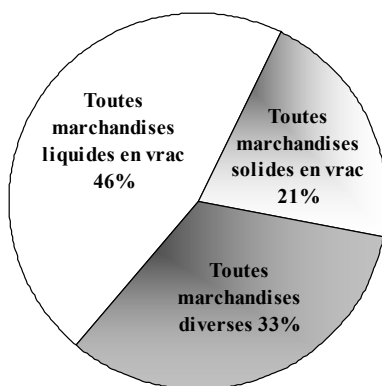
1. Un trafic distancé par les concurrents européens

La mondialisation est avant tout celle des échanges. C'est la croissance permanente du commerce international, depuis 1945, qui donne une telle importance à la compétitivité de nos infrastructures. Mais le trafic maritime comporte un autre aspect qui valorise les avantages absolus du territoire français : c'est le transport de passagers, qui met en valeur le savoir-faire national en matière touristique.

a) Des marchandises captées par la concurrence

En 2011, le trafic maritime métropolitain est composé de 155,6 millions de tonnes de marchandises liquides en vrac, dont un peu plus des neuf-dixièmes sont des produits pétroliers, de 72 millions de tonnes de marchandises solides en vrac et de 114,3 millions de tonnes de marchandises diverses dont un tiers sont des conteneurs (37,2 millions de tonnes). La part relative des catégories de marchandises par rapport au tonnage total apparaît dans le graphique ci-dessous.

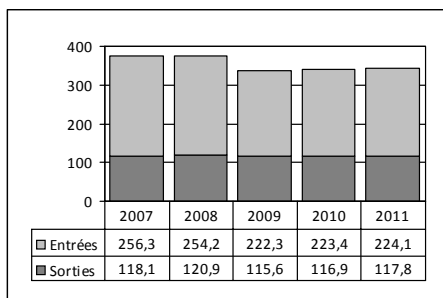
COMPOSITION, EN POURCENTAGE DU TRAFIC TOTAL, DES TRAFICS DE MARCHANDISES ENREGISTRÉS EN 2011 PAR L'ENSEMBLE DES PORTS MÉTROPOLITAINS



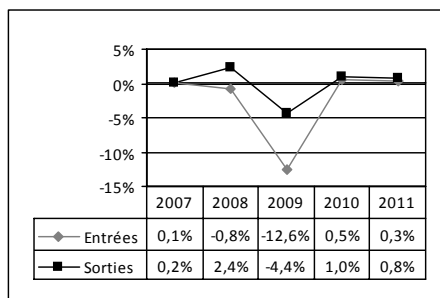
Le trafic maritime de fret progresse de 0,5 % entre 2010 et 2011 pour s'établir à 341,9 millions de tonnes de marchandises manutentionnées. Mis à part l'année 2009 où il régresse très fortement (- 9,9 %), le trafic stagne sur les quatre autres années entre 2007 et 2011, de sorte que le taux de croissance annuel moyen sur les cinq dernières années s'établit à - 2,2 %, recul principalement imputable

aux entrées de marchandises (- 3,3 %), les sorties restant stables (- 0,1 %) sur cette même période de temps.

FRET (EN MT) DES PORTS MARITIMES MÉTROPOLITAINS

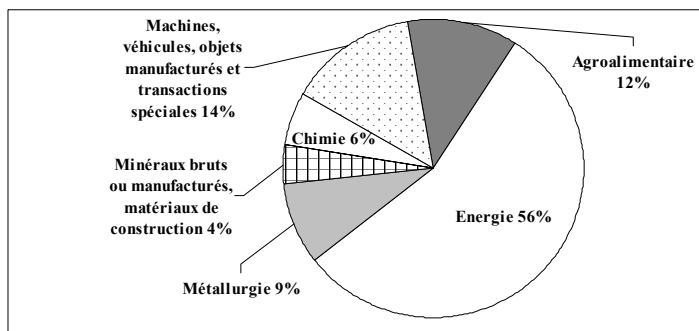


VARIATION D'UNE ANNÉE À L'AUTRE, DES TONNAGES INDICUÉS SUR LA FIGURE DE GAUCHE.



Le trafic de fret enregistré en 2011 par l'ensemble des grands ports maritimes de métropole se décompose en 151,5 millions de tonnes de marchandises liquides en vrac, en 62,9 millions de tonnes de marchandises solides en vrac et de 61,5 millions de tonnes de marchandises diverses dont 60 % sont conteneurisées. Les parts des trois grandes catégories de marchandises sont indiquées dans le graphique ci-dessous. Entre 2007 et 2011, la structure des trafics reste quasiment stable.

COMPOSITION DES TRAFICS DE MARCHANDISES ENREGISTRÉS EN 2011 PAR LES GRANDS PORTS MARITIMES



La composition en tonnage du trafic 2011 de l'ensemble des GPM peut également apparaître selon les dix chapitres de la nomenclature statistique des transports, dite NST/R, regroupés en six catégories de marchandises ⁽¹⁾.

La part de l'agroalimentaire passe de 9 à 12 % entre 2007 et 2011, celle des marchandises de la filière énergétique diminue de deux points sur la même période pour atteindre 56 % ; le poids relatif des autres catégories de marchandises demeure stable.

**TRAFIC FRET DE L'ENSEMBLE DES GRANDS PORTS MARITIMES SELON
LES DIX CHAPITRES DE LA NOMENCLATURE STATISTIQUE DES
TRANSPORTS NST/R**

	Tonnage 2011 (Variation 2011 / 2010) (TCAM ⁽²⁾ 2007 à 2011)
Agroalimentaire	33,5 Mt (- 2,1 %) (+ 4,2 %)
Chapitre 0 : « Produits agricoles et animaux vivants »	20,1 Mt (- 5,2 %)
Chapitre 1 : « Denrées alimentaires et fourrages »	13,4 Mt (+ 2,7 %)
Énergie	154,1 Mt (+ 1,5 %) (- 3,5 %)
Chapitre 2 : « Combustibles minéraux »	13,2 Mt (- 10,4 %)
Chapitre 3 : « Produits pétroliers »	140,9 Mt (+ 2,8 %)
Métallurgie	23,7 Mt (+ 1,3 %) (- 4,6 %)
Chapitre 4 : « Minerais, déchets métallurgiques »	18,7 Mt (+ 1,1 %)
Chapitre 5 : « Produits métallurgiques »	5 Mt (+ 2,3 %)
Minéraux et matériaux de construction	9,9 Mt (+ 2,5 %) (- 5 %)
Chimie	16,5 Mt (- 1,5 %) (+ 0,9 %)
Chapitre 7 : « Engrais »	2,6 Mt (- 5,8 %)
Chapitre 8 : « Produits chimiques »	13,9 Mt (- 0,6 %)
Machines, véhicules, objets manufacturés	38,3 Mt (+ 0,8 %) (- 2 %)
TOTAL	276 Mt (+ 0,8 %)

Le tableau précédent indique les tonnages de 2011 des marchandises des dix chapitres de la NST/R. Entre 2007 et 2011, le taux de croissance annuel

(1) Les catégories économiques de marchandises : la filière de l'agroalimentaire regroupe le chapitre 0 (produits agricoles et animaux vivants) et le chapitre 1 (denrées alimentaires et fourrages), la filière énergétique regroupe le chapitre 2 (combustibles minéraux solides) et le chapitre 3 (produits pétroliers), la métallurgie regroupe le chapitre 4 (minerais et déchets pour la métallurgie) et le chapitre 5 (produits métallurgiques), la filière des minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction se compose du seul chapitre 6, la chimie regroupe le chapitre 7 (engrais) et le chapitre 8 (produits chimiques), et la filière des machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales se compose du seul chapitre 9.

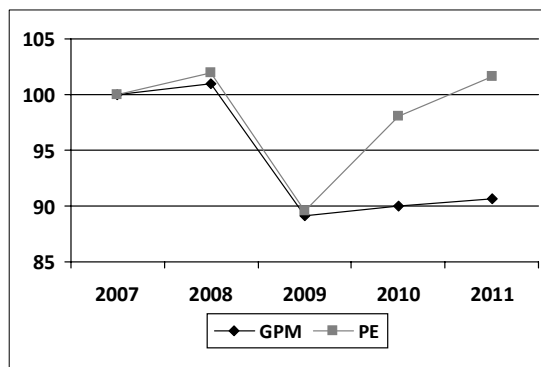
(2) Taux de croissance annuel moyen : (tonnage 2011 / tonnage 2007)^{0,25-1}.

moyen est négatif pour quatre des six catégories de marchandises : - 3,5 % pour la filière énergétique, - 4,6 % pour la filière métallurgique, - 5 % pour les matériaux bruts ou manufacturés et autres matériaux de construction et - 2 % pour les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales ; seules les filières de l'agroalimentaire et de la chimie progressent en rythme annuel moyen de respectivement 4,2 % et 0,9 %.

L'activité fret des sept grands ports maritimes est comparée à celle de dix-sept ports européens⁽¹⁾ dont les trafics sont communiqués au ministère, sur la base du volontariat, dans le cadre du *Rapid Exchange System* mis en place conjointement par l'organisation des ports maritimes européens et la sous-direction des ports et du transport fluvial. Il apparaît qu'une baisse de 10 % du trafic global affecte les deux ensembles de ports en 2009, conséquence directe de la crise économique.

On constate également que les ports européens retrouvent, dès 2011, un niveau de trafic supérieur à celui de 2007, alors que les ports français affichent un trafic global qui n'a que très légèrement progressé par rapport au point bas de 2009.

ÉVOLUTION DU TRAFIC GLOBAL DE MARCHANDISES EN FONCTION DU RÉSULTAT DE 2007 (BASE 100).



Si l'ensemble des grands ports français réalise une performance supérieure à celle de l'ensemble européen, c'est uniquement sur le trafic des solides en vrac : la baisse moyenne se limite à 1,9 % pour le premier contre 3,6 % pour le second.

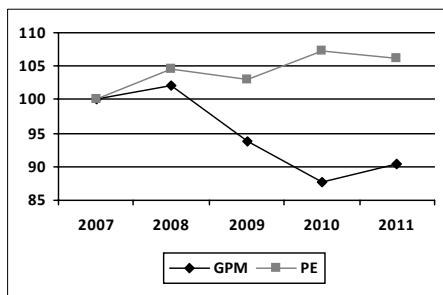
Ce résultat est essentiellement dû au trafic de céréales qui progresse en rythme annuel moyen de 11,4 % pour les ports français alors qu'il stagne pour l'ensemble concurrent.

(1) Liste des dix-sept ports européens non français à partir desquels la comparaison européenne est faite : Algésiras, Amsterdam, Anvers, Barcelone, Bilbao, Brake, Brême, Carthagène, Gênes, Gand, Göteborg, Hambourg, Huelva, La Corogne, Las Palmas, La Spezia, Leixões, Lisbonne, Londres, Oslo, Ravenne, Rotterdam, Santa Cruz de Ténériffe, Savona Vado, Tarragone, Valence, Zeebruges.

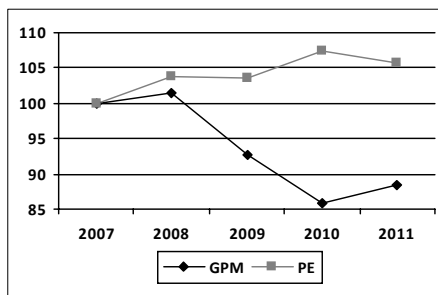
**TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN ENTRE 2007 ET 2011
DES TRAFICS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS**

	Ensemble des sept Grands ports maritimes	Ensemble des dix-sept ports européens
Toutes marchandises liquides en vrac	- 2,5 %	+ 1,5 %
<i>dont les produits pétroliers</i>	- 3,0 %	+ 1,4 %
Toutes marchandises solides en vrac	- 1,9 %	-3,6 %
<i>dont le trafic de céréales</i>	+ 11,4 %	- 0,5 %
<i>dont le trafic de charbon</i>	- 8,1 %	- 4,1 %
<i>dont le trafic des minerais</i>	- 4,7 %	- 3,2 %
Toutes marchandises diverses	- 2,7 %	+ 1,3 %
<i>dont conteneurisées</i>	- 2,9 %	+ 2,5 %
Trafic d'EVP	- 2,6 %	+ 1,2 %

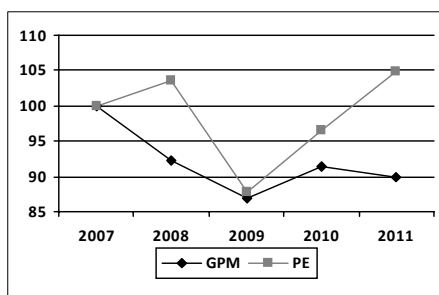
**ÉVOLUTION DU TRAFIC DES LIQUIDES
EN VRAC (2007 : BASE 100)**



**ÉVOLUTION DU TRAFIC DES PRODUITS
PÉTROLIERS (2007 : BASE 100)**



ÉVOLUTION DU TRAFIC D'EVP (2007 : BASE 100)



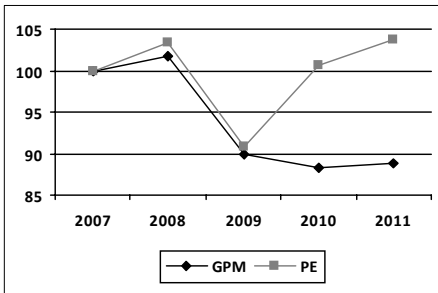
La comparaison entre grands ports maritimes (GPM) et ports européens (PE) a sans doute davantage de sens si elle met aux prises des places portuaires regroupées selon leurs façades maritimes ⁽¹⁾.

Les trois ensembles de ports français affichent en 2010 des résultats en deçà de ceux des ports étrangers. En Manche et mer du Nord, l'ensemble formé de Dunkerque, du Havre et de Rouen, affiche un trafic global en hausse de 0,6 % contre 3,2 % pour onze ports étrangers.

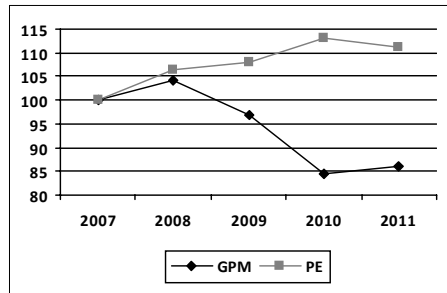
Sur la façade Atlantique, entre 2010 et 2011, on constate une baisse de 1,6 % du trafic français alors que les sept ports étrangers connaissent une hausse de 4,5 %.

Enfin, en Méditerranée, le trafic de fret du port de Marseille progresse entre 2010 et 2011 de 2,4 %, en deçà de la hausse de 5 % affichée par neuf autres ports méditerranéens.

**ZONE MANCHE ET MER DU NORD –
ÉVOLUTION DU TRAFIC GLOBAL
(2007 : BASE 100)**



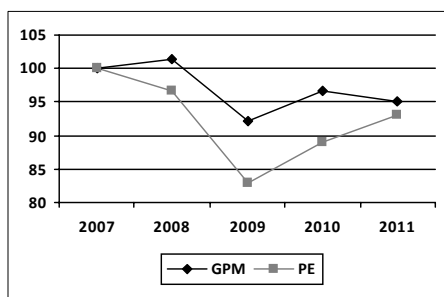
**ZONE MANCHE ET MER DU NORD –
ÉVOLUTION DU TRAFIC DES LIQUIDES
EN VRAC (2007 : BASE 100)**



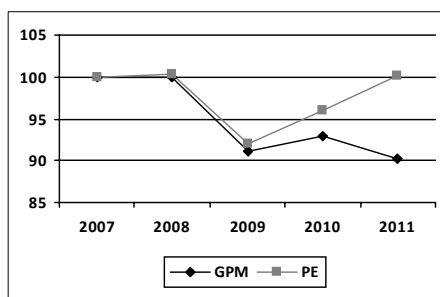
De 2007 à 2011, seuls les ports français ouverts sur l'Atlantique présentent une évolution meilleure – et encore, seulement une baisse moins prononcée – que celle de la concurrence européenne, respectivement -1,2 % et -1,8 % en rythme annuel. En Manche et mer du Nord, le taux est de -2,9 % pour les trois ports français et de 0,9 % pour les ports nord-européens. Ces mêmes taux sur la même période de temps sont de -2,2 % pour le port phocéen et de -0,9 % pour les autres ports du bassin méditerranéen.

(1) *Façade Manche et mer du Nord : Amsterdam, Anvers, Brake, Brême Bremerhaven, Gand, Göteborg, Hambourg, Londres, Oslo, Rotterdam, Zeebruges. Façade Atlantique : Bilbao, Huelva, La Corogne, Las Palmas, Leixões, Lisbonne, Santa Cruz de Ténériffe. Façade méditerranéenne : Algésiras, Barcelone, Carthagène, Gênes, La Spezia, Ravenne, Savona Vado, Tarragone, Valence.*

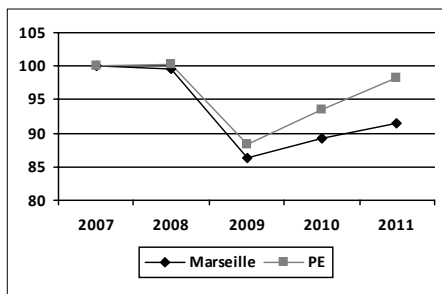
**FAÇADE ATLANTIQUE – ÉVOLUTION
DU TRAFIC GLOBAL
(2007 : BASE 100)**



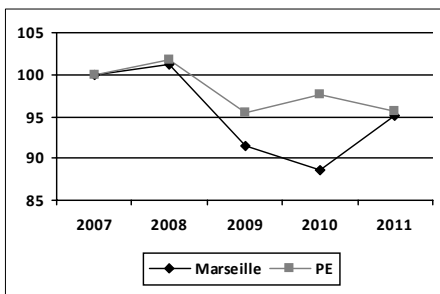
**FAÇADE ATLANTIQUE – ÉVOLUTION DU
TRAFIC DES LIQUIDES EN VRAC
(2007 : BASE 100)**



**FAÇADE MÉDITERRANÉENNE
ÉVOLUTION DU TRAFIC GLOBAL
(2007 : BASE 100)**



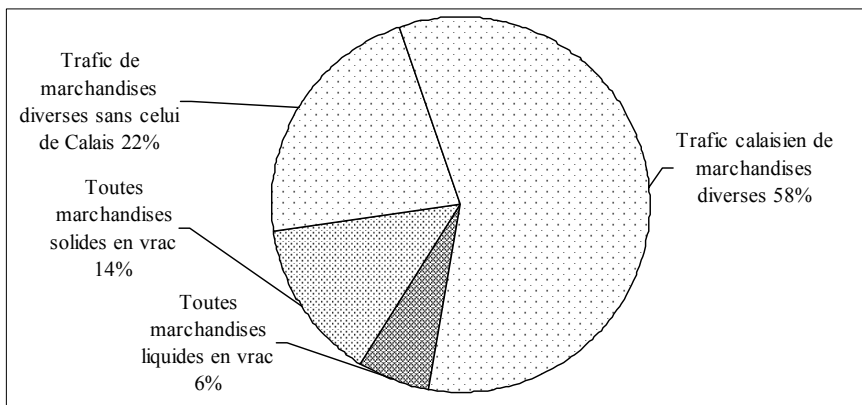
**FAÇADE MÉDITERRANÉENNE
ÉVOLUTION DU TRAFIC DES LIQUIDES
EN VRAC (2007 : BASE 100)**



En ce qui concerne les ports décentralisés, leur trafic est dominé par les marchandises diverses (52,7 millions de tonnes soit 80 % du tonnage brut total). C'est notamment vrai du port de Calais (38 millions de tonnes) qui représente à lui seul pratiquement 60 % du tonnage total de l'ensemble des ports considérés.

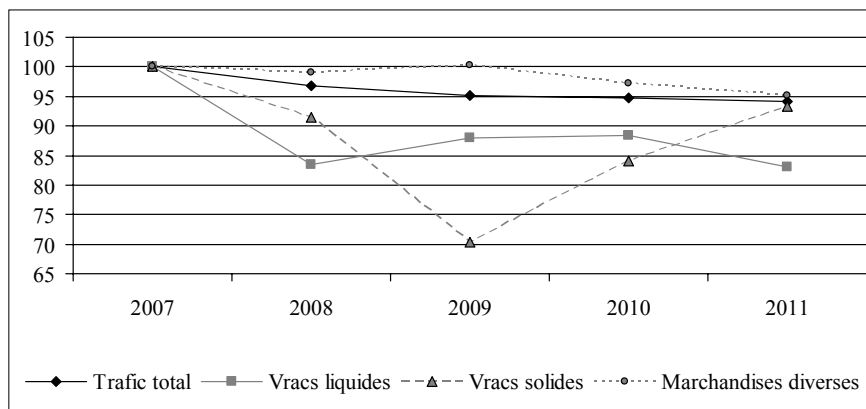
De 2010 à 2011, l'ensemble des ports décentralisés augmente son trafic de solides en vrac de 11,1 % pour atteindre 9,1 millions de tonnes de marchandises manutentionnées. Les deux autres grandes catégories de trafic sont orientées à la baisse, - 5,9 % pour les liquides en vrac (4,1 millions de tonnes) et - 2,1 % pour les marchandises diverses (52,7 millions de tonnes). Globalement, le trafic stagne entre 2010 et l'année dernière (- 0,7 %).

**COMPOSITION, EN POURCENTAGE DU TRAFIC TOTAL,
DES DIFFÉRENTS TRAFICS DE MARCHANDISES ENREGISTRÉS EN 2011
PAR L'ENSEMBLE DES TRENTE-TROIS PORTS DÉCENTRALISÉS**



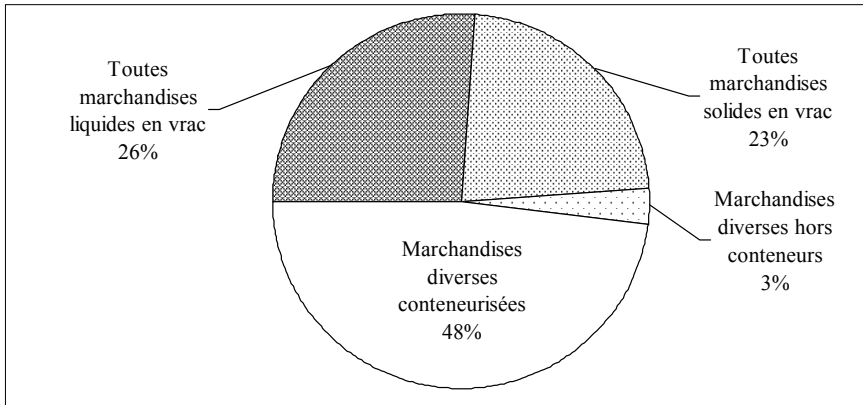
Les évolutions entre 2007 et 2011 des différents trafics enregistrés par l'ensemble des ports décentralisés font apparaître, entre 2007 et 2011, une baisse d'environ 5 % du trafic total.

**ÉVOLUTION DU TRAFIC GLOBAL DE MARCHANDISES DE L'ENSEMBLE
DES PORTS DÉCENTRALISÉS (2007 : BASE 100)**



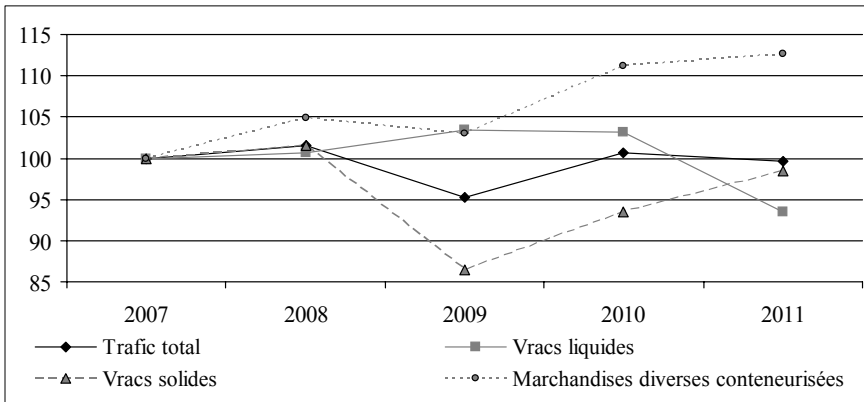
Quant au trafic maritime de marchandises des six ports d'outre-mer, il est dominé par les marchandises diverses conteneurisées.

COMPOSITION DES DIFFÉRENTS TRAFICS DE MARCHANDISES ENREGISTRÉS EN 2011 PAR LES PORTS D'OUTRE-MER



L'évolution des différents trafics sur les cinq dernières années montre que seul le trafic de conteneurs est orienté à la hausse en affichant un taux de croissance annuel moyen de 3,0 %. Le port de la Guadeloupe accroît de 2010 à 2011 son trafic conteneurisé de 8,1 %, en récupérant de Fort-de-France une part du trafic de transbordement à destination des États-Unis, les places portuaires martiniquaises ayant été paralysées en 2011 par des grèves de dockers.

ÉVOLUTION DU TRAFIC GLOBAL DE MARCHANDISES DE L'ENSEMBLE DES PORTS ULTRAMARAINS (2007 : BASE 100)

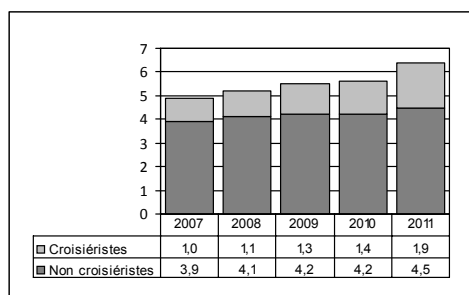


b) Le trafic de passagers entre promesses et déconvenues

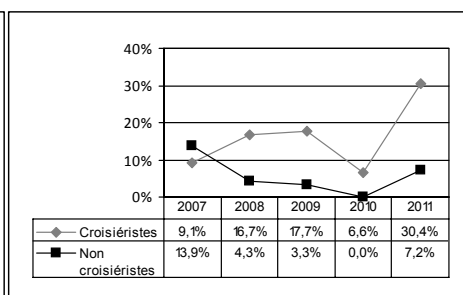
Une composante de l'activité portuaire française reste à aborder, même si elle sort du domaine du commerce international pour entrer plus volontiers dans celui du tourisme : le trafic de passagers.

Dans les Grands ports maritimes, il progresse chaque année de 6,9 % en moyenne, passant de 4,9 millions de passagers en 2007 à 6,4 millions en 2011. Les ports de Marseille et du Havre ont respectivement enregistré en 2011, 2,9 millions et 700 000 passagers, soit 16,2 % et 36,1 % de mieux que les résultats de 2010. Dans une moindre mesure, la hausse est de 2,7 % à Dunkerque, qui accueille désormais 2,6 millions de personnes.

TRAFIC (EN MILLIONS) DE PASSAGERS ENREGISTRÉ PAR L'ENSEMBLE DES GRANDS PORTS MARITIMES



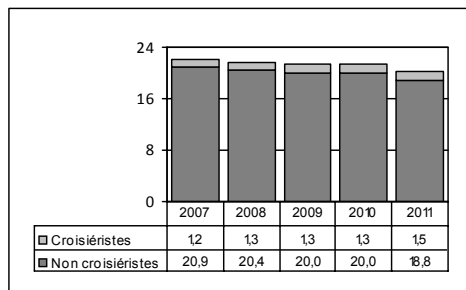
VARIATION D'UNE ANNÉE À L'AUTRE, DES MOUVEMENTS DE PASSAGERS INDIQUÉS SUR LA FIGURE DE GAUCHE



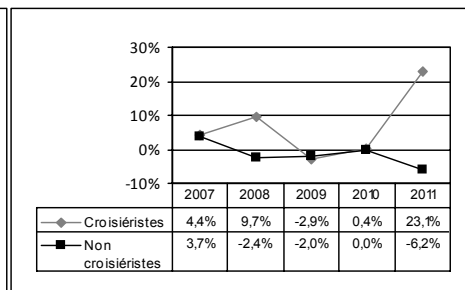
En revanche, le trafic de passagers des ports décentralisés ne cesse de décroître depuis 2007, passant de 22,1 à 20,3 millions.

En 2011, de significatives baisses ont été constatées sur les places portuaires de Bastia (-9,5 %), de Caen Ouistreham (-6,7 %), de Calais (-1,7 %), de Nice (-8,2 %) et de Boulogne-sur-Mer (activité arrêtée). Bastia a subi en 2011 la suspension de la liaison avec Toulon assurée depuis 2009 par la compagnie Moby Lines. À Nice, ce sont les navires de la SNCM qui ont mis un terme à la desserte de la Corse devenue non rentable. Calais a enfin souffert de l'arrêt des navires de SeaFrance.

**TRAFIC (EN MILLIONS) DE PASSAGERS
ENREGISTRÉ PAR L'ENSEMBLE DES
PORTS DÉCENTRALISÉS**



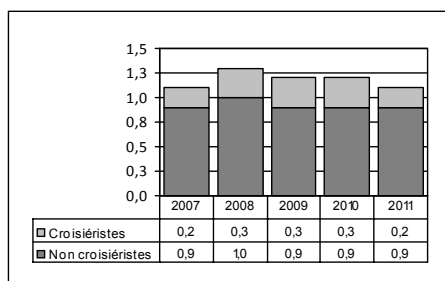
**VARIATION D'UNE ANNÉE À L'AUTRE,
DES MOUVEMENTS DE PASSAGERS
INDIQUÉS SUR LA FIGURE DE GAUCHE**



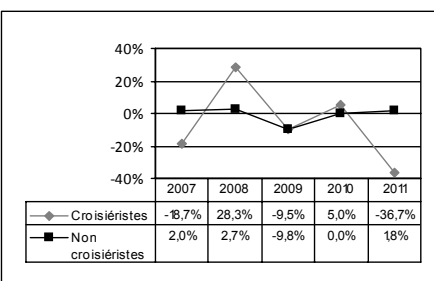
Enfin, le trafic des passagers de navires de croisière dans les six ports d'outre-mer se contracte de 36,7 % en 2011, essentiellement dû à l'effondrement du trafic à Fort-de-France. Il s'agit ici des conséquences durables de la violente crise sociale qui a secoué la Martinique en 2009, et qui a manifestement conduit les croisiéristes à réorienter une partie de leur activité vers les îles voisines. Un temps certain sera probablement nécessaire pour restaurer la confiance perdue et retrouver le niveau de fréquentation antérieur.

Comme en métropole et pour les marchandises, le trafic de passagers s'inscrit dans un cadre mondialisé dans lequel la France doit rechercher une compétitivité qui passe, sans doute possible, par une fiabilité accrue du service offert au client.

**TRAFIC (EN MILLIONS) DE PASSAGERS
ENREGISTRÉ PAR L'ENSEMBLE DES
PORTS D'OUTRE-MER**



**VARIATION D'UNE ANNÉE À L'AUTRE,
DES MOUVEMENTS DE PASSAGERS
INDIQUÉS SUR LA FIGURE DE GAUCHE**



2. Des investissements portuaires impératifs

a) Des dotations multiples pour l'ensemble des ports d'État

La séduction de nouveaux opérateurs requiert de proposer, au sein des infrastructures portuaires françaises, des conditions d'accueil de qualité supérieure qui justifient une modification de la chaîne logistique. Les GPM offrent actuellement un service de qualité, ce qui ne signifie pas insusceptible d'amélioration. Investir et moderniser ne sont donc pas une option, mais une impérieuse nécessité.

Les opérations d'investissement et de desserte des grands ports maritimes inscrites au contrat de projets État-régions 2007-2013 représentent une enveloppe globale d'un milliard d'euros, dont 240 millions d'euros pour la part État. Par ailleurs, des opérations d'un montant de 141 millions d'euros sont contractualisées, dont 20 millions d'euros de part de l'État, pour les ports d'intérêt national d'outre-mer relevant de la compétence de l'État : Dégrad-des-Cannes, Port-Réunion, Fort-de-France et les ports de Saint-Pierre-et-Miquelon. Tous ports maritimes relevant de l'État confondus, le volet portuaire de l'ensemble des ports relevant de l'État représente, par conséquent, une enveloppe globale de 1,153 milliard d'euros dont 262 millions d'euros de part État. Ces crédits sont rattachés au programme budgétaire 203 « *Infrastructures et services de transport* », par voie de fonds de concours de l'AFITF.

Crédits d'État consacrés aux ports maritimes (fond de concours AFITF en millions d'euros)	2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Investissement CPER	39,7	25,1	34,7	17,9	44,5	36,1	33,7	21,2	25	24	12,5	24
Plan de relance portuaire	0	0	0	0	28	8	34	18,1	34	24,8	39	25
Sous-total CPER et relance portuaire	0	0	0	0	72,5	44,1	67,7	39,3	59	48,8	51,5	49
Hors CPER (volet portuaire - fonds de concours AFITF)	1,7	2,3	2,4	1,4	2	2,4	3	3	3	3	3	3
Fos 2XL (inscrit directement au budget de l'AFITF)	0	7,8	0	12	0	10,3	0	6,8	0	3,7	0	0
Total des crédits	41,4	35,2	37,1	31,3	74,5	56,8	70,7	49,1	62	55,5	54,5	52

Le plan de relance portuaire mobilise une enveloppe de 174 millions d'euros complémentaire aux contrats de projets État-Régions (2009-2013) pour le financement d'investissements inscrits dans les projets stratégiques des grands ports maritimes et prioritaires pour leur développement. Cette dotation a pour but d'accompagner la réforme portuaire et de restaurer la compétitivité par rapport aux

principaux ports européens. Jusqu'à l'année 2011, étaient inscrits au budget de l'AFITF des crédits d'investissement pour une opération majeure (Fos 2XL) antérieure aux CPER 2007-2013. La dotation de l'année 2011 a permis de solder cette opération dont les travaux sont désormais achevés. S'agissant des crédits portuaires hors CPER, également rattachés par voie de fond de concours de l'AFITF, ils sont identiques en 2012 à ceux de 2011, soit 3 millions d'euros. La dotation 2012 devrait être reconduite pour le même montant en 2013.

Compte tenu du contexte économique, la dotation 2013 de l'AFITF pour le volet portuaire des CPER n'est pas connue à ce jour.

Les investissements d'infrastructures des grands ports maritimes ont pour objectif l'amélioration de la compétitivité de ces ports et de leurs terminaux, face à une concurrence étrangère toujours vive. Les investissements réalisés ont pour vocation, soit d'étendre les capacités d'accueil des ports en adaptant et modernisant l'infrastructure (chenaux, digues et quais), soit de renforcer la sécurité portuaire au travers de grosses réparations et de restauration, indispensables dans de nombreux ports – quais, digues, ouvrages mobiles.

PORT	OPÉRATIONS	Montant (millions d'euros)	dont État (millions d'euros)	AE 2011 (millions d'euros)	AE 2012 (millions d'euros)
Rouen	Accès nautiques (dragages et reprise des quais)	54	51	22	
	Total GPMR – CPER Haute Normandie	154	51	22	0
	Équipements portuaires (Opérations à définir / intermodalité sur le port de Honfleur – annexe du PAR)	4	2	0	1
	Total GPMR – CPER Basse Normandie	4	2	0	1
La Rochelle	Aménagement de l'Anse St Marc – phase 1 et 2	23	4	1	0
	Réaménagement du terminal nord des bassins à flot	4	1	1	0
	Total GPMLR	27	5	2	0
Bordeaux	Poste à granulats à Gratteniqua	14	3	0	3
	Total GPMB	14	3	0	3
Marseille	Réhabilitation portuaire	80	8	2	0
	Total GPMM	80	8	2	0
Le Havre	Modernisation des équipements et des accès	23	13	4	1
	Chantier multimodal	37	19	19	0
	Total GPMH	60	32	23	1
TOTAL GPM		439	101	48	5
La Réunion	Extension port Est	15	2	0	4
	Total Réunion	15	2	0	4
TOTAL OM		15	2	0	4
TOTAL GPM et OM		454	103	48	9

Le tableau ci-dessus dresse la synthèse des autorisations d'engagement mises en place en 2011 et programmées en 2012 pour les grands ports maritimes, le port autonome de la Guadeloupe et les ports d'outre-mer relevant de la compétence de l'État. Les autorisations d'engagement disponibles en 2011 et 2012 ont permis de satisfaire toutes les demandes des ports. En revanche, les crédits de paiements disponibles en 2012 ne permettent pas de procéder aux versements à hauteur des demandes des ports. Le déficit, estimé entre 4 et 5 millions d'euros, devra être résorbé dès que faire se peut. Ces opérations visent au maintien et à la modernisation des équipements existants afin de conforter et d'adapter l'infrastructure aux besoins générés par les trafics existants, ou à l'augmentation des capacités pour développer des flux existants ou capter de nouveaux trafics.

En 2011, deux opérations ont mobilisé 85 % de l'enveloppe annuelle des crédits du contrat de projet 2009-2013. Ce sont l'amélioration des accès maritimes du GPM de Rouen, prévue afin d'adapter ses accès au gabarit des dernières générations de porte-conteneurs (22 millions d'euros), et le chantier multimodal du GPM du Havre, ouvrant la voie à une massification des trafics et à une augmentation de la part modale du trafic non routier (19 millions d'euros).

En 2012, les CPER 2007-2013 se concluant, les besoins en autorisation d'engagement diminuent. Les deux opérations mobilisant la majorité de l'enveloppe sont désormais le terminal à granulats et pièces d'éoliennes de Grattequina à Bordeaux et l'extension du port Est à La Réunion. Cette dernière opération sera probablement décalée à 2013.

À ce stade, les principales opérations portuaires inscrites aux CPER pour lesquelles des autorisations d'engagement pourraient être délivrées en 2013 figurent dans le tableau ci-après.

<i>Port concerné</i>	<i>Opérations</i>
Rouen	Poursuite de l'amélioration des accès nautiques
Nantes/Saint-Nazaire	Terminal à conteneurs
La Rochelle	Aménagement de l'Anse Saint-Marc Aménagement Nord des bassins à flots
Marseille	Réhabilitation du patrimoine portuaire Liaison fluviale Chantier de transport combiné de Mourepiane à Marseille Est Porte de la forme de radoub 10 à Marseille Est
La Réunion	Extension du Port Est

Quant à l'enveloppe complémentaire de 174 millions d'euros, les autorisations d'engagement disponibles en 2011 et 2012 ont permis de satisfaire toutes les demandes des ports. S'agissant de la gestion de 2011, à titre d'exemples, 20 millions d'euros ont été attribués au GPM du Havre pour les travaux du chantier multimodal tandis que le GPM de Dunkerque a reçu 9,87 millions d'euros pour les travaux du nouveau terminal méthanier.

En 2012, les principales opérations qui devraient être financées sont l'aménagement du pôle industriel Montoir au GPM de Nantes/Saint-Nazaire (opération de 20 millions d'euros financée au quart par l'État), l'aménagement des terminaux à conteneurs et roulier de Montoir au GPM de Nantes/Saint-Nazaire (opération de 15 millions d'euros financée à 40 % par l'État), le renouvellement des défenses de quai au GPM de Marseille (opération de 20,5 millions d'euros financée à hauteur de 6,15 millions d'euros par l'État), et le renforcement du micro quai et la pérennisation du nouveau quai Lombard du GPM de La Rochelle (opération de 6,15 millions d'euros financée à moitié par l'État).

Les principales opérations du plan de relance portuaire pour lesquelles des autorisations d'engagement pourraient être mises en place en 2013 dans les grands ports maritimes figurent dans le tableau ci-après.

<i>Port Concerné</i>	<i>Opérations</i>
La Rochelle	Poste à quai (balisage) à Port Bloc et remorquage (Ambès)
Marseille	Construction bateau-porte forme 10 Zone logistique de Feuillane Réseau routier Voies ferrées – rénovation des voies Golfe Fos Terminal de transport combiné de Mourepiane Remise en état et création de postes d'attente Remplacement de la passerelle du Môle 3 Lavéra

Enfin, les crédits hors CPER portuaires financent en priorité des réparations des infrastructures portuaires – défenses d'accostage, confortement des carapaces, revêtements de terre-pleins – et de mise aux normes, principalement dans les ports d'Outre-Mer, et dans une moindre mesure les besoins des GPM et des capitaineries métropolitaines dans lesquelles l'État exerce la police portuaire.

En 2011, ces crédits ont financé la sécurisation de la capitainerie du Port Ouest de Port-Réunion ; à Saint-Pierre et Miquelon, ils ont permis le déplacement de l'atelier de quai. En 2012, peuvent être citées les opérations de remise en état des infrastructures portuaires de Martinique, les opérations de réhabilitation des quais de Saint-Pierre-et-Miquelon, et le confortement des carapaces du Port Est à Port-Réunion.

En ce qui concerne 2013, avec la création des GPM d'outre-mer, les crédits seront consacrés au solde des opérations engagées en 2012 et à l'accompagnement de l'évolution institutionnelle.

b) Le cas particulier des ports d'outre-mer

Les principaux ports d'outre-mer – Port-Réunion à La Réunion, le port autonome de Guadeloupe, le port de Fort-de-France en Martinique et le port de Dégrad-des-Cannes en Guyane – se sont engagés dans la voie de la modernisation et du développement de leurs infrastructures. Comme en métropole, l'adaptation est rendue nécessaire par la mutation rapide des caractéristiques des navires mis en

service actuellement. La problématique diffère en revanche pour deux raisons : d'une part, les ports ultramarins constituent le poumon des territoires et la voie quasi-unique d'approvisionnement ; d'autre part, s'agissant des ports situés dans les Caraïbes, ils doivent anticiper l'ouverture du troisième jeu d'écluses du canal de Panama, prévue en 2014, qui ouvrira la voie à des navires plus imposants. Chacun des ports connaît ainsi un grand projet.

Le port autonome de Guadeloupe (PAG) se compose de cinq sites géographiques aux fonctions diversifiées : Basse-Terre (fret et croisière), Pointe-à-Pitre (trafic passagers), la Marina du Bas du Fort (nautisme) et le port de Jarry/Mahault (fret). Le PAG consacre annuellement une part significative de sa capacité financière à l'aménagement de ses installations. On compte parmi les opérations réalisées la construction du plus grand entrepôt frigorifique de la Caraïbe, livré en juillet 2009 pour 25 millions d'euros, l'aménagement et la mise aux normes d'entrepôts pour 5 millions d'euros, l'extension et la mise en conformité de la Gare Maritime de Bergevin pour 6 millions d'euros, et la restauration des ports de Basse-Terre et Folle Anse par la remise à niveau des quais pour 3 millions d'euros.

Afin de développer son activité, le PAG a envisagé un aménagement permettant d'accueillir des navires de 300 mètres de long et de 14 mètres de tirant d'eau, soit des porte-conteneurs de 6 500 EVP contre 2 500 actuellement. Le projet consiste à créer une plate-forme au sud de l'actuel terminal à conteneurs du port de Jarry par la construction d'un quai de 350 mètres et de 25 hectares de terre-pleins ainsi que par l'agrandissement du bassin d'évitage et le dragage du chenal à une profondeur de 15,50 mètres.

C'est sur cette base que le projet a fait l'objet d'un débat public achevé le 31 janvier 2012. L'opportunité de ce projet a été confirmée, sous réserve de mettre en œuvre des mesures compensatoires en matière environnementale et de collaborer avec la région pour qu'un plan de formation favorise l'emploi local. Un appel à projets s'est soldé par une candidature unique déclarée irrecevable, et donc par une procédure infructueuse. Le PAG étudie de nouvelles perspectives visant à diminuer les coûts jugés excessifs. Un redimensionnement pourrait ramener l'investissement de 160 à moins de 100 millions d'euros.

Le port de Fort-de-France a gagné en performance avec la mise en service du terminal de la Pointe des Grives en 2003. Néanmoins, ce terminal est actuellement l'unique zone de transbordement du trafic conteneurisé dans le port. Dans sa configuration actuelle, il est parfaitement adapté à l'accueil d'un trafic domestique. Or le port souhaite capter de nouveaux flux commerciaux et, ainsi, diversifier son activité.

Les composantes du projet d'extension sont, au nord, l'allongement de 190 mètres du quai principal, l'extension des terre-pleins de 9 et la mise en service d'un quatrième portique ; au sud-est, l'extension du quai de 130 mètres et

l'acquisition d'une grue mobile. Il s'y ajouterait une liaison au terminal à conteneurs pour rationaliser l'accès aux zones d'accueil logistique.

Le coût global de ces travaux a été estimé à 72,5 millions d'euros, montant inférieur au seuil réglementaire fixé pour l'organisation d'un débat public. Les études préalables au démarrage des travaux sont en cours.

Port-Réunion est constitué de deux entités géographiques : le port Est (nouveau port – construit en 1986) et le port Ouest (ancien port – construit en 1886). L'ensemble est à la fois un port de commerce, de pêche et de plaisance ainsi qu'une base navale militaire. Depuis 2004, Port-Réunion met en œuvre un programme d'extension de ses installations, en particulier à Port Est, afin de répondre à l'évolution de la taille des navires et des volumes de trafic.

Le projet, d'un montant initial de 81 millions d'euros, a été réévalué à 95 millions d'euros et inscrit dans le CPER 2000-2006. Il a vu l'approfondissement du chenal d'accès d'un tirant d'eau de 13 à 16 mètres, l'élargissement du chenal d'entrée de 130 à 160 mètres, la construction d'un quai de 635 mètres permettant d'accueillir deux navires de 80 000 tonnes simultanément et l'aménagement d'un terre-plein bord à quai de 50 mètres pour le déchargement de vrac.

Dans le cadre du CPER 2007-2013, afin d'anticiper la saturation de l'unique port de commerce de l'île, une seconde phase de travaux d'extension du Port Est mobiliserait 70 millions d'euros. Elle porte sur l'approfondissement et le remplètement de quais existants, la création de deux nouveaux quais et un exondement à l'Est. Les études de maîtrise d'œuvre sont en cours ; l'État y participe à hauteur de 1,5 million d'euros.

Le **port de Guyane** est constitué de deux sites : Dégrad-des-Cannes, concédé à la Chambre de commerce et d'industrie de Guyane (CCIG) depuis 1988, et Kourou, géré par le centre national d'études spatiales. Le port de Dégrad-des-Cannes constitue ainsi le principal point d'entrée pour les marchandises grâce à ses trois quais et à son poste pétrolier. Depuis plusieurs années, l'État a entrepris une vaste rénovation pour permettre le développement du port, condition au développement du département.

Dès 2007, un programme pluriannuel a été cofinancé pour 120 millions d'euros par la CCIG, l'État, la Région et l'Union européenne. Il concerne la rénovation du quai n° 3 achevée en 2009, celle du quai n° 1 livré fin 2011 ainsi que, à l'horizon 2012, la rénovation du quai n° 2 et du quai pétrolier – pour un coût de 35 millions d'euros dont 6 millions d'euros attribués par l'État.

À ces remises en état et ces modernisations, il convient d'ajouter le dragage du fleuve sur quinze kilomètres pour l'élargissement et l'approfondissement du chenal.

C.— LA RELATION FONDAMENTALE À L'*HINTERLAND*

La compétitivité des ports s'apprécie au regard de quatre critères principaux : l'offre maritime caractérisée par le nombre et la qualité des lignes maritimes, les performances du port au regard de ses équipements, l'efficacité des entreprises de manutention et la situation sociale, et enfin l'offre logistique et la qualité des dessertes terrestres. L'amélioration de cette compétitivité est donc liée, en partie, à l'amélioration des dessertes terrestres. C'est la raison pour laquelle la loi a conféré, avec bonheur, des responsabilités de plus en plus étendues aux ports en la matière.

Il en est ainsi des dessertes ferroviaires dont la propriété a été transférée aux grands ports maritimes en application de l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005. Les ports ont ensuite désigné leurs gestionnaires d'infrastructure délégués.

La loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire a également transféré aux GPM les voies navigables concourant au développement du transport fluvial. En outre, cette loi a intégré l'amélioration de la qualité des dessertes portuaires parmi les facteurs du plan de relance portuaire. La loi confie aux GPM la promotion de l'offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés. En l'occurrence, la valorisation des dessertes ferroviaires portuaires, favorisant le développement de modes de transport massifié de marchandises et donc le report modal vers des modes alternatifs à la route, constitue un enjeu déterminant de la réforme portuaire et du renforcement du rôle d'aménageur des autorités portuaires.

Dans ce contexte, au-delà de sa participation déjà intégrée dans les CPER 2007-2013 pour les restructurations ferroviaires dans les ports, l'État prévoit d'accroître sa contribution aux investissements. Pendant cette même période, les objectifs prioritaires des GPM seront de capter des parts supplémentaires de trafic de leur *hinterland* tout en contribuant au rééquilibrage des parts modales en matière de fret.

La loi de programmation du 3 août 2009, relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, a conforté le positionnement des ports en tant qu'acteurs privilégiés de rééquilibrage entre les modes de transport, avec un objectif de doublement de la part des pré et post-acheminements à partir et à destination des ports. Cette politique est consolidée par l'engagement national pour le fret ferroviaire.

Toutefois, si la volonté ne fait pas défaut, les résultats demeurent insuffisants. Il est significatif que les principaux défis des directeurs de port tiennent, aujourd'hui encore, à la connexion à l'*hinterland* et aux moyens de desserte lacunaires, de sorte que le principal obstacle au développement du fret maritime français se révèle le fret ferroviaire et le fret fluvial. Le Havre devrait être la porte d'entrée des marchandises qui alimentent la région francilienne et, au-delà, la fraction septentrionale du pays si le contournement routier de Paris était

mieux assuré. Marseille pourrait alimenter toute la frange orientale si Lyon ne constituait pas un goulet d'étranglement. La Rochelle et Nantes/Saint-Nazaire pourraient rayonner jusqu'au Rhône si une ligne ferroviaire électrifiée permettait une connexion de bonne qualité. Le port rochelais est d'ailleurs lui-même devenu opérateur de fret ferroviaire pour démarcher de nouveaux débouchés.

Il n'appartient pas au présent rapport de se prononcer sur les moyens et sur les objectifs de la politique ferroviaire. Mais les dessertes portuaires se révèlent à ce point fondamentales dans le combat pour la compétitivité qu'il semble primordial d'aborder le sujet et de recommander un engagement fort pour leur amélioration.

1. La multimodalité, une ambition en travaux

a) Le Grand port maritime de Dunkerque

Le GPM de Dunkerque est desservi par une voie ferrée essentiellement tournée vers Lille et le nord-est, par un canal à grand gabarit (3 000 tonnes) comptant deux restrictions en tirant d'air au niveau de Blaringhem, ainsi que par un réseau autoroutier comprenant l'A16 et l'A25. En 2011, le mode ferroviaire représente 36 %, le transport fluvial se stabilise à 14 % alors que la part routière poursuit sa croissance pour atteindre 50 %. La faiblesse du rail s'explique par l'arrêt d'un des trafics de minéraux vers les hauts fourneaux de Lorraine.

Le GPM a engagé un vaste programme d'amélioration de son accessibilité ferroviaire dans le cadre du CPER 2007-2013. Les travaux d'allongement et l'électrification du faisceau de Loon-Plage, achevés en 2011, ont permis d'ouvrir le terminal à conteneurs et les zones logistiques du port Ouest à des trafics traités sans rupture de charge. La modernisation de la voie des Huttes ainsi que l'aménagement des installations de terminaux embranchés, au niveau du port Est ont été terminés. Le programme d'investissement se poursuit par l'électrification du barreau Saint-Georges, renforçant l'attractivité de cet itinéraire pour les flux transitant par le tunnel sous la Manche. L'État, la Région et RFF se sont engagés sur un programme de modernisation de l'axe Calais-Dunkerque. En outre, le port a entrepris des études d'amélioration de l'interface entre les réseaux ferrés portuaire et national : la gestion des installations d'exploitation est restée sous contrôle de la SNCF déléataire de RFF, et le renforcement de l'interface portuaire implique un transfert ou une rationalisation.

Concernant la desserte fluviale, le remplacement des coupleurs hydrauliques des pompes de l'écluse de Mardyck et la réfection des berges du canal des Dunes ont eu lieu en 2010. Les travaux sur les vantaux de l'écluse des Dunes prendront fin en 2012 ainsi que la réfection des berges du canal à grand gabarit, principal accès fluvial au port de Dunkerque. Le relèvement par VNF des deux derniers ponts franchissant le canal Dunkerque/Escout dans le secteur de Saint-Omer permettra de disposer d'une liaison fluviale homogène dégageant

5,25 m de tirant d'air entre Dunkerque, Lille et Valenciennes. Ces travaux permettront la navigation d'unités transportant deux couches de conteneurs.

La desserte routière a été renforcée avec la création d'un carrefour dénivelé pour résorber un goulet d'étranglement sur l'axe de desserte du terminal transmanche et neutraliser un passage à niveau préoccupant. Par ailleurs le port a mis en service, en février 2011, une signalisation directionnelle numérique retenue avec l'échangeur dénivelé au titre du réseau de transport transeuropéen (RTE-T). Ce même dispositif se rencontre dans certains ports belges et néerlandais.

b) Le Grand port maritime du Havre

Au Havre, le trafic ferroviaire représente 15,9 % du trafic global en 2011. Le transport fluvial se situe à 19 %. Quant à la part modale routière, elle a crû pour atteindre 65 % du total. S'agissant des conteneurs – vecteur de transport intermodal – 2,2 millions d'EVP ont été acheminés en 2011. Hors transbordement, les parts modales en EVP sur les acheminements terrestres sont de 5,7 % pour le fer, 10,4 % pour le fleuve et 84 % pour la route.

La part modale fluviale est modeste puisque le port du Havre n'est pas relié par voie fluviale à l'ensemble de son *hinterland*. En revanche, l'Île-de-France est bien irriguée par le réseau séquanien, région avec laquelle le trafic fluvial s'élève à 110 000 EVP et sa part modale à près de 20 % du trafic de conteneur. Par le biais des autoroutes A131 et A29, le port du Havre est connecté efficacement aux réseaux autoroutiers européens. L'ouverture, depuis 2010, du raccordement direct de La Brèche permet de connecter directement le réseau ferré portuaire au réseau national.

Accompagnant le développement du transport de conteneurs, le GPM a engagé des investissements visant à développer ses équipements destinés à traiter les plus grands porte-conteneurs. La réalisation d'un chantier multimodal figure dans le projet stratégique, qui aura vocation à desservir l'ensemble des terminaux du Havre par voie ferroviaire ou fluviale. En juin 2010, le GPMH a lancé son projet dont la première phase, estimée à 136,9 millions d'euros, devrait garantir un trafic de 125 000 unités de transport intermodales (UTI) avec un objectif de 200 000 UTI après montée en charge. Les travaux ont démarré en février 2012 pour une mise en service prévue au deuxième semestre 2014.

La desserte immédiate de Port 2000 comprenait la séparation des flux routiers et ferroviaires par la réalisation de deux passages inférieurs routiers pour l'accès aux terminaux, le doublement de la voie ferrée entre le faisceau de soutien et l'accès aux terminaux, et la réalisation d'un poste d'aiguillage. Le basculement du trafic sur les voies ferrées a eu lieu le 9 juillet 2012. Quant à la mise en service des voies routières, celle-ci interviendra progressivement et par tronçons fonctionnels jusqu'à fin 2012. Par ailleurs, il a été décidé en 2010 de supprimer un réservoir de stockage pétrolier qui limitait fortement la possibilité de construire un chantier ferroviaire performant à l'arrière des futurs terminaux de Port 2000.

Dans la continuité de ces améliorations apportées au réseau ferroviaire, le projet de modernisation de la section Serqueux/Gisors, inscrit dans l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT), est destiné à offrir une desserte ferroviaire améliorée entre le port du Havre et l'Île-de-France, en ouvrant un axe par le nord de la région francilienne, contournant l'agglomération rouennaise et évitant les points d'étranglement du réseau ouest francilien. Ce projet est indispensable à court terme, compte tenu des travaux prévus sur l'axe Mantes/Rouen qui perturberont fortement la circulation des trains de conteneurs.

Un système de référencement, avec jalonnement associé, pour l'accès des poids lourds aux établissements implantés sur la zone portuaire a été mis en place en 2009. Chaque établissement est identifié par un numéro à quatre chiffres correspondant à sa localisation. Ce numéro s'ajoute désormais à l'adresse postale de l'établissement. La zone portuaire est jalonnée de panneaux à intervalles de plus en plus petits, selon le principe de l'entonnoir, ce qui permet aux conducteurs d'atteindre aisément leur destination.

En matière de travaux routiers, la dernière bretelle de l'échangeur autoroutier A29/A131 a été mise en service en juin 2009, ce qui a permis la fermeture de la route de l'estuaire de la Seine dans les deux sens de circulation à l'est de l'A29, de façon à préserver la réserve naturelle. Des études sont en cours pour une connexion plus efficace de l'autoroute A29 avec la route industrielle.

Depuis 2006, la société d'aménagement des interfaces terrestres du port du Havre (SAITH), groupement de manutentionnaires et de professionnels du transport ferroviaire et fluvial, assure le transfert fluvial entre Port 2000 et le terminal de l'Europe, où un terminal fluvial est dédié aux barges. La SAITH assure les opérations de chargement et de déchargement ferroviaire à Port 2000, avec un volume d'activité de 70 000 EVP.

Le projet EMERHODE de prolongement du grand canal du Havre est inscrit au CPER 2007-2013. Il permettra de fluidifier les trafics dans la zone portuaire, d'offrir des conditions de développement optimales pour le trafic fluvial, et d'étendre les réserves foncières du port, tout en facilitant le fonctionnement de la réserve naturelle voisine. Les plans comprennent le creusement d'un canal sur six kilomètres, le remblaiement des terrains en vue d'une viabilisation à vocation industrielle, la réalisation de ponts ferroviaire et routier et des mesures d'accompagnement environnemental. Le débat public s'est achevé le 7 février 2010. Le choix du tracé doit intervenir sous peu.

Le GPM du Havre finalise pour la fin de l'année 2012 les études de faisabilité technique de la chatière – passage direct entre le bassin de Port 2000 et l'avant-port historique. Menées également dans le cadre du CPER 2007-2013, les études préliminaires de construction d'une écluse permettant l'accès direct des unités fluviales au bassin de Port 2000 s'achèveront en 2013. En parallèle, le port et l'État continuent à travailler sur des solutions de desserte fluviale de Port 2000 ; trois sont déjà opérationnelles, qui ont permis de traiter 70 000 EVP sur des unités

fluviales en 2011 : la route Nord constitue un accès direct depuis le port historique ; la route Sud offre un accès direct depuis la Seine ; une navette ferroviaire opérée par la SAITH permet le transfert des conteneurs vers le quai de l'Europe où un terminal fluvial est dédié aux barges. Une quatrième solution de transfert vers le chantier multimodal, par navette ferroviaire, sera opérationnelle en 2014.

c) Le Grand port maritime de Rouen

Le port bénéficie pour sa desserte routière des autoroutes A13 et A29 sur l'axe est-ouest, de l'autoroute A28 s'agissant de l'axe nord-sud. D'autres axes concourent à cette bonne insertion dans le territoire, comme la RN154, la RN31 et la RD6014 pour les transports relatifs à la filière agro-alimentaire.

La répartition modale du trafic de marchandises se caractérise par une place prépondérante de la route, qui représente 77 % du trafic global en 2010. Le port souhaite développer sensiblement des modes alternatifs et atteindre, à l'horizon 2020, un objectif fixé à 14 % pour le fluvial et 12 % pour le rail.

Dans le cadre du plan de relance des ports français qui octroie 27 millions d'euros au port de Rouen, des actions sont menées en faveur du transport fluvial, notamment la création ou l'amélioration d'appontements fluviaux.

La mise en service mi-2008 de la RN1338 constituée par le pont levant Gustave-Flaubert sur la Seine a permis de créer une liaison entre les autoroutes A150 et A13. L'accessibilité des installations portuaires en rive gauche a été significativement améliorée par ce nouvel ouvrage. En ce qui concerne les dessertes de proximité, le boulevard maritime, de statut portuaire mais ouvert à la circulation générale, est une artère économique du port de Rouen : la réhabilitation de cet axe de 14 kilomètres, engagée en 2004, reste à achever.

Une étude d'opportunité a été menée par RFF, à la demande des ports du Havre et de Rouen, sur le contournement de l'Île-de-France par le sud en réactivant la ligne dédiée au fret entre Rouen et Elbeuf. Dans l'état actuel des réflexions, le fret en provenance de Rouen pourra profiter des sillons libérés sur le réseau classique après la modernisation de la ligne Serqueux/Gisors puis suite à la réalisation de la ligne nouvelle Paris/Normandie.

Le schéma directeur de l'infrastructure ferroviaire a été présenté au conseil de surveillance le 17 mai 2011. Une première tranche d'investissement a été arrêtée pour un montant total de 10 millions d'euros. Des travaux de modernisation du réseau ferré portuaire ont été réalisés en 2010. Il s'agit principalement de reprise de voiries et de réfection de passages à niveau, de travaux de sécurisation ainsi que la création d'un embranchement à Port-Jérôme. En 2011, une étude sur l'opportunité d'une desserte ferroviaire Rouen/La Beauce a été lancée ; elle devrait s'achever fin 2012.

Le GPM prévoit enfin une étude de marché pour le développement de nouveaux services ferroviaires. En matière de travaux ferroviaires, ces opérations concerneront la création d'un embranchement du terminal de vrac solide et de l'amorce du raccordement de la zone logistique.

d) Le Grand port maritime de Nantes/Saint-Nazaire

En 2011, la répartition modale du trafic de marchandises dans le port de Nantes Saint-Nazaire fait apparaître une part dominante du mode routier qui représente 74,8 % des parts modales. Les pré et post-acheminements terrestres sont assurés, par ordre décroissant, par transport routier, par conduite (oléoduc, gazoduc), par transport fluvial et enfin par le rail. Le transport par conduite est réservé à la raffinerie de Donges et au terminal méthanier de Montoir. Le transport fluvial est utilisé pour approvisionner la centrale thermique de Cordemais en charbon et pour acheminer des tronçons d'Airbus de Nantes à Saint-Nazaire.

Les terminaux bénéficient de connexions routières bien adaptées au trafic, même si le raccordement vers le sud, le sud-est et le reste de l'Europe, pâtit de la structure radiale des maillages centrés sur Paris.

Le port bénéficie d'un double accès ferroviaire, l'un par le nord (ligne Savenay-Rennes), l'autre par Nantes et Angers. Le port est également concerné par la transversale ferroviaire Nantes-Lyon en cours de réalisation, ce qui le connectera au corridor RTE-T Lyon – Milan – Budapest. Le réseau ferré portuaire, relié au réseau national, dessert l'ensemble des terminaux ainsi que les clients qui y sont embranchés.

Le transport fluvial est limité à l'estuaire de la Loire, soit une section d'une cinquantaine de kilomètres à grand gabarit. Seul un petit trafic de sable marin se fait à l'amont de l'agglomération nantaise. Des réflexions sont menées pour un renforcement du service de barges afin de répondre aux besoins d'industriels aéronautiques et aux transports exceptionnels.

Le réseau routier de proximité comporte deux difficultés : l'encombrement de l'axe Saint-Nazaire/Nantes d'une part, les fréquents ralentissements sur le périphérique nantais d'autre part. Celui-ci, du fait des restrictions au trafic poids lourds du pont de Saint-Nazaire, reste un point de passage obligatoire. Cette restriction oblige à procéder à un long détour par Nantes pour franchir l'estuaire de la Loire.

La desserte ferroviaire terminale a fait l'objet d'investissements importants. Le port a mis en place un gestionnaire délégué ; il élabore un schéma directeur de développement de son réseau et de ses interfaces. La première phase de la restructuration ferroviaire de bouclage des terminaux rouliers et conteneurs du site de Montoir, relié au faisceau électrique du Priory, s'est achevée en 2010. Connectées au réseau national, ces voies de cinq kilomètres offrent des possibilités supplémentaires de desserte quotidienne en cohérence avec les projets

multimodaux. Une plateforme présenterait l'atout majeur de proposer cinq modes de transport (maritime, fluvial, ferroviaire, routier et aérien).

Le plan de relance de l'économie a permis de renforcer le double accès ferroviaire pour le port, l'un passant par Rennes-Redon-Savenay et l'autre par Nantes-Angers. L'accès par la Bretagne fait l'objet d'importants travaux de renouvellement pour un montant de 85 millions d'euros. Par ailleurs, le projet de contournement de la raffinerie de Donges, sous maîtrise d'ouvrage RFF, atteint le stade des études préparatoires à une déclaration d'utilité publique.

S'agissant de l'agglomération de Nantes, une démarche d'amélioration de la desserte ferroviaire a été engagée parallèlement aux réflexions relatives à la réalisation d'un site logistique périurbain. Rive Nord, les terminaux de Roche-Maurice font également l'objet d'investissement.

Le GPM a mis en service de nouveaux giratoires pour fluidifier l'accès routier à ses terminaux de Montoir. Il a également réalisé de nouvelles voiries dans le cadre de la mise en service des autoroutes maritimes.

LES AUTOROUTES DE LA MER

Les États européens ont fixé aux projets d'autoroute de la mer sur la façade Atlantique des objectifs de transfert de l'ordre de 100 000 à 150 000 poids lourds par an, soit près de 5 % du trafic routier à l'ouest des Pyrénées. Compte tenu du nombre limité de services sur cet axe et du caractère novateur de l'entreprise, un soutien financier de 15 millions d'euros est apporté à chaque dossier. À la suite de l'appel à projets lancé en 2007, deux candidatures ont été retenues : une liaison entre Nantes et Gijón exploitée par Louis Dreyfus Armateurs, et une route reliant Nantes et Le Havre à Vigo d'abord et à Algésiras ensuite, proposée par Acciona Transmediterranea.

Les conventions d'exploitation avec les deux sociétés retenues ont été signées en 2009. L'accord franco-espagnol permettant un financement a été ratifié en 2010.

Le service entre Nantes et Gijón est assuré, depuis 2010, par GLD Atlantique avec un navire de type roulier passagers (RO-PAX) à raison de trois rotations hebdomadaires. L'opérateur prévoit une montée en puissance du service jusqu'à sept rotations par semaine. La traversée dure 14 heures à une vitesse de 23 nœuds. Le service est accessible aux semi-remorques. Les trafics ont augmenté fortement à la suite de la mise en service ; ils sont actuellement supérieurs aux prévisions de l'ordre de deux mille poids-lourds par mois, totalisant ainsi près de 35 000 poids-lourds depuis le lancement.

Le projet d'autoroute de la mer *Atlantica* (Nantes/Vigo/Le Havre/Algésiras) devait être mis en œuvre par Acciona Tramediterranea. Cependant, cette compagnie n'a pu agir après la perte de son principal fond de cale. Les États examinent les conditions de relance du projet. Afin d'accueillir ce service à Montoir, un nouveau poste roulier a été mis en service début 2010. Des aménagements terrestres constitués de parcs, d'une gare maritime et de voiries d'accès sont venus compléter les infrastructures.

e) Le Grand port maritime de La Rochelle

Le Port de La Rochelle bénéficie de dessertes routières de qualité avec une connexion aux autoroutes A10 (vers Paris) et A837 (vers Bordeaux). La liaison vers Nantes, par l'autoroute A83, est plus problématique car elle suppose la

traversée de villages. La route assure ainsi la quasi-totalité de la desserte du GPM, avec une part modale 86,7 %.

La liaison avec le réseau ferré national requiert d'emprunter une ligne unique à partir de la gare urbaine de La Rochelle. Ce sujet constitue une préoccupation majeure pour le port ainsi que pour l'agglomération. Dans ce contexte, une étude a été lancée en 2001 sur la capacité de la ligne entre La Rochelle et La Pallice et entre Lusignan et Saint-Maixent. Les premiers résultats montrent que la contrainte principale en termes de capacité se situe sur la section à voie unique Lusignan/Saint-Maixent.

Par ailleurs, en tant que gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré portuaire, le GPM mène depuis 2008 un important programme de rénovation et de rationalisation ferroviaire, afin d'assurer un embranchement ferroviaire de qualité à chacun de ses terminaux. Le plan de relance de l'économie a accéléré ces travaux. De plus, le CPER 2007-2013 a fixé, parmi ses priorités, le développement du port, avec un programme d'investissements de 50,5 millions d'euros.

Enfin, pour permettre une collecte plus avancée dans l'*hinterland*, le port a mis en service, en octobre 2010, un opérateur ferroviaire portuaire en partenariat avec l'opérateur privé Euro Cargo Rail – *OFP La Rochelle*.

f) Le Grand port maritime de Bordeaux

Les installations portuaires, réparties sur différents sites, sont desservies par le rail et la route. Toutefois, les trafics portuaires sont majoritairement acheminés par voie routière (93 % en 2011), par les autoroutes A10 et A63 sur l'axe nord-sud et par les autoroutes A62 et A89 sur l'axe est-ouest en direction de Toulouse et Clermont-Ferrand. Les pré et post-acheminements ferroviaires ne représentent que 5 % des tonnages portuaires directs. Les difficultés se concentrent sur la circulation autour de l'agglomération bordelaise, tant routière – accessibilité de la presqu'île d'Ambès et de la pointe du Médoc – que ferroviaire – bouchon ferroviaire de Bordeaux, desserte des gares de Bassens et Ambarès.

La suppression du bouchon ferroviaire de Bordeaux consiste en une mise à quatre voies entre la gare Saint-Jean et la bifurcation de Cenon. La première phase de ce projet s'est achevée en 2010 ; la seconde est prévue pour 2015. La zone de Bassens/Ambarès fait l'objet d'une étude de faisabilité de plateforme multimodale, le CPER ayant clairement identifié une amélioration possible de la desserte ferroviaire de la zone.

Le port de Bordeaux est propriétaire de wagons dédiés au transport de conteneurs, qui lui ont permis de mettre en place un service régulier de navettes ferroviaires entre la plateforme de Bruges et le Verdon de 2004 à 2008. La ligne a été close à cette date, à la suite d'une concentration du secteur de l'armement. Aujourd'hui, un nouveau tractionnaire imagine un service conforme aux attentes de l'armateur opérant au Verdon. Ce service, qui comprendrait trois rotations

hebdomadaires Bruges/Le Verdon et permettrait le report modal annuel de 20 000 EVP, devrait être mis en place début 2013.

Le port a, enfin, collaboré avec des chargeurs céréaliers pour le développement d'un service ferroviaire de pré-acheminement.

g) Le Grand port maritime de Marseille/Fos

En 2011, les pré et post-acheminements terrestres des conteneurs étaient assurés à hauteur de 75 % par la route, 14 % par le rail et 11 % par le fluvial. Un objectif de 30 % de part modale ferroviaire a été assigné pour 2020.

Le GPM est relié au réseau autoroutier notamment grâce à l'ouverture de l'A54 qui a finalisé la liaison entre l'Italie et l'Espagne, même si le contournement d'Arles reste à finaliser. La quasi-totalité des terminaux sont desservis par le réseau ferré. De plus, les terminaux de Fos sont accessibles aux barges fluviales. Le Rhône puis la Saône sont navigables pour des unités de grand gabarit.

Deux projets inscrits au CPER PACA 2007-2013 visent l'amélioration des accès ferroviaires des bassins est et ouest, avec une contribution de l'État de 11 millions d'euros. Les enjeux liés aux nouveaux terminaux à conteneurs de Fos 2XL sont importants dans la perspective d'accroissement de la part ferroviaire. À cet égard, et au-delà des points spécifiques de congestion, la réalisation d'un contournement ferroviaire de Lyon constitue un aménagement déterminant pour la desserte du port. Plusieurs opérations visent aussi à moderniser le sillon alpin.

En outre, il est envisagé d'ouvrir la section ferroviaire entre Marseille et Avignon aux navettes d'autoroute ferroviaire et aux conteneurs *high cube* acheminés par les trains de transport combiné. L'opération consiste à mettre au gabarit le réseau ferré national et à procéder à la réouverture du raccordement de Mourepiane, permettant l'accès direct au chantier combiné sur le terminal à conteneurs. Les trains pourront circuler au-delà d'Avignon, avec le raccordement à l'itinéraire reliant les frontières espagnole et luxembourgeoise.

En parallèle, le GPM a pour objectif de développer ses dessertes non routières et de massifier les trafics maritimes pour favoriser un report ferroviaire. À cet effet, il a lancé en 2011 un appel à projets couvrant la conception, la réalisation et l'exploitation d'un terminal de transport combiné, situé à Mourepiane dans le périmètre portuaire. L'*hinterland* du port serait conséquemment élargi, avec un trafic à l'ouverture du terminal estimé à 80 000 EVP.

Enfin, la modernisation de la signalisation a été engagée dans le cadre du CPER 2007-2013, afin de porter la capacité de 22 mouvements de train par jour à 70 mouvements. La mise en service est prévue pour 2013.

Au-delà de ces travaux, l'augmentation de la capacité ferroviaire est indispensable au déploiement des terminaux de Port Synergy et de Seayard, et des

projets 4XL et 3XL. Elle devra intégrer le doublement des portions de voies uniques, tant pour des questions de volume de circulation que de sécurisation des approvisionnements des terminaux.

Sur le plan des services ferroviaires combinés, quatorze services hebdomadaires ont été mis en place par les opérateurs en 2011 avec des liaisons vers Rennes, Châlon et Dunkerque qui renforcent la présence du GPM dans son *hinterland*. L'amélioration des dessertes actuelles a été poursuivie avec l'ouverture d'une deuxième navette hebdomadaire vers Dourges et Bonneuil-sur-Marne, et une nouvelle rotation vers Strasbourg. Dans l'*hinterland* européen, l'offre a été renforcée avec un service vers Anvers et vers Ludwigshafen. La consolidation des dessertes ferroviaires devrait permettre une meilleure desserte du bassin lyonnais, ainsi que vers la Suisse et l'Allemagne.

Dans le cadre du plan de relance portuaire, trois millions d'euros ont été investis pour l'amélioration des dessertes terrestres – opération achevée en 2010.

Inscrit dans le projet stratégique approuvé en 2009, un projet de liaison fluviale à grand gabarit permettrait de relier les terminaux conteneurs de Fos au canal du Rhône et de réduire ainsi le trajet de 9 kilomètres pour un coût de 50 millions d'euros. Pour compléter cet investissement, le port projette la création de plusieurs postes d'attente fluviaux pour améliorer l'accueil des barges. Le financement figure dans le CPER PACA 2007-2013 et dans le contrat de projet inter-régional « *plan Rhône* ».

L'année 2011 a vu la création d'une navette hebdomadaire entre Fos et Valence. L'offre fluviale s'accroît en passant ainsi de cinq à six départs par semaine : un pour Valence et cinq pour Lyon dont certains se poursuivent sur Mâcon et Chalon. En 2012, la desserte de Valence s'est enrichie de l'ajout d'une navette directe. Il y a donc à ce jour sept départs par semaine à Fos.

Enfin, le GPM a pris une participation de 10 % dans la plateforme de Pagny, port fluvial le plus avancé sur la Saône.

2. Une question foncière préoccupante

Parce que la gestion des espaces naturels de leur circonscription et l'intégration des projets d'aménagement s'insèrent dans des milieux souvent fragiles – estuaires, zones humides, périmètre Natura 2000 – la réforme portuaire a conféré aux GPM des responsabilités environnementales spécifiques. Ces prérogatives se trouvent le plus souvent exercées en partenariat avec le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres.

La prise en compte des enjeux environnementaux s'impose comme une évidence, car les ports demeurent un lieu de vie et d'activité. Pour autant, un développement durable doit protéger l'environnement dans un juste équilibre avec les enjeux économiques et sociaux. Cet impératif de pondération doit conduire

l'État à ne pas imposer aux ports des contraintes plus fortes que celles en vigueur dans les autres pays européens, sous peine de lester les GPM d'un handicap concurrentiel dans la recherche de nouveaux marchés et dans la perspective de leur développement.

Les directeurs de port ont indiqué que les nouvelles sources de revenus – par ailleurs nécessaires pour pallier la diminution constante des droits de port assis sur l'acheminement d'hydrocarbures – se concentrent dans l'investissement logistique. Les entreprises qui convoient marchandises et conteneurs souhaitent disposer, à proximité des terminaux, d'entrepôts de stockage et de gestion du circuit de distribution. Leur offrir cette possibilité suppose de disposer de réserves foncières suffisantes dans la circonscription du port. Ce n'est souvent plus le cas.

Certains GPM, adossés à des secteurs urbains, sont forcément limités dans leurs perspectives d'extension. Mais il faut souligner que, du fait des contraintes imposées par la réglementation environnementale, des ports particulièrement étendus et relativement éloignés des concentrations de population subissent pareillement une contrainte foncière. C'est, par exemple, le cas du GPM de Marseille/Fos. La circonscription portuaire semble particulièrement étendue puisqu'elle dépasse 9 750 hectares. Comme 4 292 hectares seulement sont occupés et aménagés, on pourrait imaginer que plus de 5 000 hectares demeurent disponibles. Ce serait négliger les 326 hectares gelés par le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) et surtout les 3 822 hectares que constituent les parcelles protégées au titre de l'environnement. *In fine*, le GPM ne dispose plus que 1 300 hectares pour mener à bien ses projets de développement, ce qui n'est guère confortable ni satisfaisant.

Il ne s'agit pas de battre en brèche la protection de l'environnement et de la biodiversité. Mais l'État, et le Parlement au premier chef, sont comptables d'un développement durable harmonieux, qui ne doit pas intégralement sacrifier bien-être social et prospérité économique sur l'autel de la préservation de la nature.

3. Quelle gouvernance dans la décentralisation ?

Les grands ports maritimes français restent des ports d'État. Si la participation des collectivités territoriales est assurée au sein du conseil de surveillance, leurs représentants demeurent minoritaires : quatre sièges, voire cinq en Guyane et en Guadeloupe en raison de spécificités géographiques, pour dix-sept membres dont cinq délégués de l'État. De plus, c'est un décret qui nomme le président du directoire – certes sur avis conforme du conseil de surveillance. La vision traditionnelle donnant au pouvoir central la responsabilité d'organiser et de gérer l'activité portuaire en fonction des intérêts nationaux n'est donc jamais remise en cause.

Cette situation pourrait toutefois être amenée à évoluer dans la perspective du prochain acte de décentralisation programmé par le Gouvernement. Alors que de nouvelles compétences devraient être attribuées aux collectivités territoriales, et

eu égard à l'influence majeure d'un port dans la structuration d'un territoire qui dépasse de beaucoup les limites communales, il y a lieu de s'interroger sur la déclinaison portuaire de ce vaste mouvement annoncé. Quel serait le niveau d'intégration des GPM dans le périmètre des futurs ensembles métropolitains ? Il semblerait délicat de ne pas accroître la représentation des élus locaux, mais leur fraction devrait-elle égaler celle de l'État, la dépasser, restreindre celle des personnels et des personnalités qualifiées ? Toutes les combinaisons sont envisageables, mais un large débat préalable sera nécessaire pour déterminer les orientations à privilégier et déterminer une formule acceptable par tous.

Dans ce contexte, le GPM de Marseille sera scruté avec la plus grande attention. D'une part, sa circonscription est l'une des plus étendues de métropole, couvrant plusieurs communes et intercommunalités. D'autre part et surtout, dans le processus de métropolisation, l'aire bucco-rhodanienne fait l'objet d'un sort particulier : le Premier ministre a personnellement annoncé, le 10 septembre dernier, la création d'une métropole par détermination légale – sans concertation avec les élus du territoire ni consultation préalable des populations locales. Il serait intéressant de savoir quelle place tient le grand port maritime dans ce processus, et quel pouvoir serait donné à la métropole pour contrôler son activité.

La question institutionnelle se double d'une interrogation stratégique, dans la mesure où une plus grande compétence économique devrait échoir aux régions et où la future banque publique d'investissement semble devoir adopter un profil régionalisé. Les interfaces portuaires doivent faire l'objet de réflexions spécifiques dès les premières phases de conception de la réforme, de façon à donner au territoire les outils de son développement sans mettre en péril la cohérence de l'approvisionnement national.

Il conviendra que le Gouvernement précise sans tarder la vision qui est la sienne. La décentralisation ne saurait constituer un objectif en soi : elle n'est que le moyen de traiter au plus près du terrain les problématiques pour lesquelles l'échelon central s'avère inefficace car trop éloigné. C'est à l'aune des enjeux du développement portuaire, comme la multimodalité et la desserte d'un *hinterland* profond, que devra être élaborée la solution retenue pour créer des synergies avec les compétences transférées.

4. Les exemples voisins

a) L'exemple du Range Nord : les ports d'Anvers et de Rotterdam

En 2011, les ports d'Anvers et de Rotterdam ont respectivement traité 17,3 et 23,7 millions d'EVP, en hausse de 2,3 % et 6,5 % par rapport à 2010.

S'agissant de la répartition modale des trafics, la route domine à Rotterdam (57 %) mais essentiellement dans le cadre de l'acheminement terrestre assuré par les transitaires. Les modes ferroviaire (13 %) et fluvial (30 %) sont

essentiellement l'affaire de la longue distance et dominant l'acheminement assuré par les armateurs.

Le mode fluvial est très important pour les échanges avec l'*hinterland*, soit 1,3 million d'EVP avec un secteur rhénan très structuré – bateliers néerlandais, logisticiens allemands – et 300 000 aux Pays-Bas dont les ports de la Meuse. S'y ajoute un million d'EVP échangés entre Rotterdam et Anvers pour expédition finale et repositionnement des vides. L'importance du fluvial se constate aussi dans l'engagement des opérateurs de Rotterdam dans les terminaux fluviaux (ECT à Willebroek entre Anvers et Bruxelles, Venlo sur la Meuse, Maersk à Neuss sur le Rhin allemand). Les ports d'Anvers et de Rotterdam sont tous deux reliés aux grandes voies de navigation intérieure que sont l'Escaut, la Meuse et le Rhin. Elles permettent à des unités fluviales de grand gabarit de gagner la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Nord-Est de la France et jusqu'à la Suisse. Le Canal Rhin-Main-Danube permet la navigation intérieure jusqu'à la Mer Noire, constituant ainsi l'un des *hinterländer* les plus étendus du monde.

Dans les ports du *Range Nord*, l'acheminement ferroviaire est utilisé pour desservir l'ensemble de l'Europe. Ce sont plusieurs dizaines de destinations européennes, de l'Espagne à l'Autriche en passant par l'Allemagne, qui sont quotidiennement desservies par le rail.

Fort de ces atouts, les marchandises traitées aux ports d'Anvers et de Rotterdam bénéficient massivement d'un pré ou post-acheminement ferroviaire ou fluvial. Ainsi, à Rotterdam, 41 % des conteneurs acheminés par voie terrestre le sont par un mode massifié (11 % par le fer et 30 % par le fleuve), ce pourcentage s'élevant à de 57 % pour Anvers (12 % par le fer et 45 % par le fleuve).

Les difficultés de ces deux ports sont paradoxalement liées à leur succès, l'encombrement des installations portuaires pouvant entraîner des délais d'immobilisations importants. La *BetuweLine* mise en service à Rotterdam en 2007 pour relier l'Allemagne a pour objectif d'augmenter la capacité sur l'axe Nord-Sud avec une liaison dédiée au transport de fret ferroviaire.

b) L'exemple méditerranéen : le port catalan de Barcelone

En quête de compétitivité, le port de Barcelone mène depuis quelques années une politique commerciale offensive qui vise à étendre son *hinterland* en misant sur le mode ferroviaire. Il ambitionne notamment d'augmenter sa part de marché dans le quart sud-ouest de la France.

Le port a traité 4,06 millions d'EVP au cours de l'année 2011, soit une hausse de 4,4 % par rapport à 2010. Les trafics d'EVP du port catalan avaient régressé de 30 % entre 2008 et 2009 eu égard à la crise économique. À titre de comparaison, le GPM de Marseille a traité 462 781 d'EVP en 2011, soit une baisse de 9 % par rapport à 2010.

Les principaux axes autoroutiers desservant le port de Barcelone sont l'E15, qui longe la côte en direction de Perpignan au nord et Valence au sud, et l'E90 en direction de Saragosse et Madrid. Cette dernière est doublée d'une route nationale, parallèle et gratuite.

Plusieurs des terminaux portuaires du port de Barcelone disposent d'un embranchement ferroviaire dont l'écartement des rails respecte la norme ibérique.

III.— PRÉPARER DEMAIN : UNE STRATÉGIE POUR L'ENSEIGNEMENT MARITIME

La compétitivité ne se borne pas à la qualité des infrastructures. Elle est aussi directement tributaire de la compétence des hommes et femmes qui les font fonctionner. La qualité de la formation est donc tout aussi cruciale que la modernité des ports pour inscrire la France en bonne place parmi les nations maritimes.

La direction des affaires maritimes a mis en service, depuis 2009, une procédure de délivrance des titres professionnels maritimes par informatique. Cet outil permet aux services déconcentrés chargés de la mer d'enregistrer et de délivrer tous les titres du commerce, de la pêche et de la plaisance professionnelle : brevets, diplômes, certificats, visas de reconnaissance. En centralisant leur enregistrement dans une base unique, consultable par les États du monde entier, et en réalisant leur édition à l'Imprimerie Nationale sur un papier sécurisé (30 000 documents par an), cette application satisfait les professionnels tout en répondant aux engagements internationaux de la France en matière de lutte contre la fraude. Aux termes de la directive 2009/21/CE du 23 avril 2009, la délivrance des titres fait l'objet d'une démarche qualité. L'audit de certification ISO 9001/2008 a eu lieu en juin 2012.

À l'initiative de la France, un contrôle de l'Organisation maritime internationale (OMI) a également été diligenté en octobre 2009. Il a porté sur certains aspects de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (dite STCW) comme les dispenses, les équivalences, les contrôles ou les normes de qualité.

Enfin, l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM) a procédé, du 23 janvier au 3 février 2012, à une inspection relative à la bonne application de la directive 106-2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer. Les remarques des inspecteurs de l'AESM font l'objet de modifications de textes et d'actions de correction sur le processus de formation et de délivrance des titres.

La formation maritime française fait donc régulièrement la preuve de sa performance, ce qui n'empêche pas son amélioration. Les filières de formation ont fait l'objet d'une réforme générale lancée en 2009 pour rationaliser les cursus et renforcer leur exigence. Cette architecture se heurte toutefois à la question de l'avenir de la nouvelle École nationale supérieure maritime (ENSM) dont l'organisation semble encore hésitante.

A.— LA REFORME DES FILIÈRES DE FORMATION

Le besoin d'officiers pour armer les navires au commerce est toujours une préoccupation majeure des entreprises d'armement confrontées aux aléas de la

conjoncture économique mondiale. Cette situation a conduit le ministère chargé de la mer à entreprendre, depuis la loi de modernisation sociale de 2002 et avec l'appui des partenaires sociaux, une profonde réforme de l'enseignement maritime et de ses filières. Ses objectifs principaux sont :

- le renforcement de l'attractivité des filières de formations initiales,
- la diversification des viviers de recrutement grâce au développement de la validation des acquis de l'expérience (VAE) et des équivalences entre les brevets de la marine marchande et de la Marine nationale,
- la mise en place de passerelles entre les secteurs de la pêche, de la plaisance professionnelle et de la marine marchande pour équilibrer les demandes et les offres d'emplois en fonction de la conjoncture de chaque secteur,
- la relance de la promotion sociale avec la possibilité d'accéder à tous les postes à bord des navires quelle que soit l'origine scolaire ou professionnelle,
- le développement d'autres modes de formation avec l'alternance, l'apprentissage et la professionnalisation.

1. L'enseignement supérieur structuré par l'ENSM

La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, et portant diverses dispositions relatives aux transports, a modifié l'article L. 757-1 du code de l'éducation pour substituer aux quatre écoles de la marine marchande (EMM) une unique École nationale supérieure maritime (ENSM), établissement public d'enseignement supérieur sous la tutelle du ministre chargé de la mer.

Le décret n° 2010-1129 du 28 septembre 2010 a porté création et organisation de l'ENSM. L'ENSM, qui jouit du statut de *grand établissement* comme nombre de grandes écoles, inscrit la formation de ses officiers dans le processus européen de Bologne et dans le schéma Licence/Master/Doctorat (LMD). Cette réforme se fixait pour objectifs une offre de formations élargie, une activité de recherche d'excellence, une rationalisation de la formation dispensée et des équipements pédagogiques, un corps professoral ouvert à des enseignants-chercheurs et à des professionnels reconnus, un accueil renforcé des élèves étrangers, une plus grande implication des professionnels du secteur maritime dans la définition des stratégies de formation, et enfin une plus grande attractivité de la profession d'officier de la marine marchande.

La création de l'ENSM s'est accompagnée de la réforme du cursus des officiers de première classe de la marine marchande. L'école est ainsi habilitée à délivrer pour trois ans le titre d'ingénieur par arrêté du ministère de

l'enseignement supérieur et de la recherche en date du 10 janvier 2012. À l'issue de la formation, le cycle Master (M) conduira simultanément au diplôme d'ingénieur de la marine marchande et au diplôme d'études supérieures de la marine marchande (DESMM). Ce double titre permet aux élèves de faire reconnaître leur formation d'officier, de se réorienter le cas échéant vers d'autres formations lors de la scolarité, mais aussi de se reconvertir avec plus de facilité lorsqu'ils décideront de cesser la navigation. Ces évolutions devraient apporter une reconnaissance des formations dispensées et un rayonnement de la profession.

2. L'enseignement secondaire renforcé

La formation initiale de l'enseignement secondaire s'organise désormais, au sein des lycées professionnels maritimes (LPM), en deux cycles : un cycle court de deux ans conduisant au certificat d'aptitude professionnelle, et un cycle de référence de trois ans conduisant au baccalauréat professionnel et constitué par les classes de seconde, première et terminale professionnelles. Cette réforme du baccalauréat en trois ans est désormais en place dans l'ensemble des lycées professionnels maritimes. Commencée en 2009 avec la création de la seconde professionnelle, elle a été menée à terme en juin 2012 avec les premiers examens du baccalauréat professionnel.

Ce premier cycle fera l'objet d'un bilan à l'automne 2012 afin de poursuivre la modernisation avec la réforme de la filière professionnelle. Dans ce cadre, il est notamment prévu la création prochaine d'un brevet de technicien supérieur maritime (BTS-M). Ce diplôme renforcera la continuité des cursus entre les enseignements secondaire et supérieur. Il permettra aux jeunes de construire un projet professionnel et de choisir à tout moment entre l'entrée dans la profession et la poursuite des études dans un objectif d'emploi plus qualifié. Une concertation est en cours avec le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche en vue de l'adoption d'un règlement général propre au BTS-M afin de tenir compte des spécificités du secteur maritime que sont les exigences des conventions internationales, l'habilitation des établissements, les formations embarquées et la délivrance de titres professionnels.

3. Une diversification des profils de formation

Suite au succès de l'expérimentation d'un certificat de commandement à la petite pêche, un arrêté du 23 avril 2012 a décidé sa généralisation. Ce titre destiné à améliorer la sécurité des petites unités pourra être étendu, sur le même principe, au commerce et à la plaisance professionnelle suivant les besoins exprimés par la profession.

Le souci de diversifier les sources de recrutement des marins et des élèves a conduit à développer la validation des acquis d'expérience et la prise en compte des titres professionnels d'autres secteurs. Une procédure d'équivalence a été conçue entre les titres de la Marine nationale et de la marine marchande, dans le

cadre d'un protocole relatif à la promotion de la reconversion du personnel de la Marine nationale vers l'emploi civil. De même, l'administration travaille sur les modalités de délivrance par équivalence de certificats de formation professionnelle maritimes à des titulaires de brevets émis par le ministère des Sports. Pour aider le candidat, le dispositif VAE a été complété par une convention entre le candidat et l'accompagnateur, et une prochaine évolution devrait notamment intégrer la prise en considération des temps de navigation sous pavillons européens.

La France devrait prochainement entamer le processus de ratification de la convention internationale de l'OMI sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille telle que révisée lors de la conférence internationale de Manille de juin 2010. Les principaux amendements, qui portent sur la création d'un certificat de matelot qualifié, la mise en cohérence avec les prescriptions de l'Organisation internationale du travail sur le travail maritime (OIT 2006), la spécialisation des certificats pour les navires citernes et de nouvelles dispositions sur les heures de repos concernant le personnel de veille, seront alors incorporés au droit français. Du fait de sa ratification par quinze pays, cette convention est entrée en vigueur le 29 septembre 2012 ; le projet de loi autorisant la ratification devrait être déposé prochainement.

B.— QUEL HORIZON POUR L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME ?

Le décret du 28 septembre 2010 a précisé le statut de l'ENSM en l'érigeant en établissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel (EPSCP), l'inscrivant ainsi dans le groupe des écoles telles que l'École nationale des ponts et chaussées (ENPC) et l'École nationale supérieure des arts et métiers (ENSAM). La lettre de mission, signée par le ministre le 27 mars 2012, assigne aux dirigeants deux missions principales : élever le niveau de qualification de l'enseignement d'une part, faire connaître l'école en tant qu'acteur de la recherche d'autre part. Les premiers travaux relatifs à la rédaction du contrat d'objectifs liant le ministère et l'ENSM ont commencé en début d'année 2012 en vue d'une finalisation en 2013.

Il est plus que temps de fixer un cap à l'enseignement maritime supérieur. La fusion des quatre ENM de Nantes, Marseille, Saint-Malo et Le Havre, au sein d'un seul établissement, doit avoir un impact sur la gouvernance de l'institution. Pour l'heure, au lieu de quatre instituts, la France compte une école éclatée en quatre sites qui n'évitent pas les redites. Il existe certainement une synergie à exploiter pour rationaliser l'accueil du millier d'étudiants qui fréquentent l'ENSM. Faut-il envisager la suppression d'un site ? Faut-il privilégier leur spécialisation afin d'optimiser les moyens humains et financiers – ce qui semble déjà amorcé ? Toutes les options sont ouvertes ; aucune ne doit prévaloir par la force de l'idéologie. Néanmoins, la situation actuelle ne peut perdurer : il est risible d'établir à Paris le siège d'une institution vouée à la formation maritime, fût-ce provisoirement.

Force est de constater que, au-delà des attermolements stratégiques que peuvent éventuellement justifier une réforme de pareille envergure, le fonctionnement au jour le jour de l'institution semble chaotique. En mars 2012, le comité technique de l'ENSM, constitué de professeurs ainsi que d'agents techniques et administratifs, a démissionné en bloc suite au conseil d'administration. Le 27 septembre, le ministre chargé de la Mer a mis fin d'autorité aux fonctions du directeur général de l'établissement, quelques jours après le dépôt d'un préavis de grève par les personnels de l'école pour notamment protester contre « *l'inertie de la tutelle et du politique* » face à la situation budgétaire. Le 9 octobre, c'est le président de l'établissement qui a annoncé sa démission – alors même que sa nomination restait à acter juridiquement.

Si le Gouvernement a fixé un délai de quatre mois pour la définition d'un projet d'établissement, l'impression de cafouillage est patente. Il est difficilement compréhensible que l'ENSM navigue dans un tel brouillard plus de deux ans après sa création officielle, et tout autant critiquable que sa situation financière se dégrade alors que celle de ses quatre écoles constitutives était équilibrée. Tracer une ligne directrice claire pour l'École doit constituer une tâche prioritaire du pouvoir exécutif.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I.— AUDITION DE M. FRÉDÉRIC CUVILLIER, MINISTRE DÉLÉGUÉ CHARGÉ DES TRANSPORTS, DE LA MER ET DE LA PÊCHE

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les crédits « transports » de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ».**

M. le Président Jean-Paul Chanteguet. Je suis heureux d'accueillir le ministre chargé des transports pour une audition consacrée à l'examen des crédits prévus par le projet de loi de finances pour 2013. Je saisis l'occasion pour l'informer qu'en accord avec Mme Danièle Auroi, présidente de la commission des affaires européennes, nous avons créé un groupe commun de travail sur les questions ferroviaires qui étudiera plus particulièrement le « quatrième paquet ferroviaire ». Notre commission a désigné MM. Yann Capet et Rémi Pavvros pour le groupe Socialiste, M. François-Michel Lambert pour le groupe Écolo, et MM. Jean-Luc Moudenc et Jean-Pierre Vigier pour le groupe UMP.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche. Le budget des transports et de la mer que je vous présente s'élève à 8,120 milliards d'euros, soit, hors du soutien aux régimes sociaux et aux retraites, une augmentation de 4 % par rapport à 2012 puisque ce dernier était établi à 7,824 milliards. Cette progression de 300 millions d'euros est due pour l'essentiel à un changement de périmètre en raison du transfert des services de navigation de l'État à Voies navigables de France (VNF) à hauteur de 200 millions d'euros. Elle résulte aussi d'une augmentation de 4 % du budget de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) et d'un effort de 45 millions en faveur des « trains d'équilibre du territoire ».

Il s'agit d'un budget responsable, compte tenu de nos contraintes financières, qui répond aux préoccupations des usagers et à l'exigence d'une bonne desserte en transports de l'ensemble du territoire français. Le Gouvernement a souhaité renforcer les moyens de l'AFITF dont la subvention budgétaire diminue certes de 300 millions, mais qui bénéficie de la hausse des redevances domaniales versées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes et du produit de l'écotaxe poids lourds pour un montant qui devrait en 2013 être supérieur à 500 millions d'euros.

Puisque nous évoquons les transports terrestres, vous savez, M. le Président, que j'ai œuvré pour que le Parlement soit largement représenté au sein de la commission « *Mobilité 21* », qui va évaluer le schéma national des infrastructures de transports (SNIT). Il est important que des parlementaires soient associés à une politique qui vise à éviter la fracture territoriale en aménageant nos

espaces géographiques par de bonnes liaisons de transports, dans un domaine qui comporte également de forts enjeux environnementaux. Il appartiendra à cette commission de commencer ses travaux et j'espère qu'elle y associera les Présidents de commissions parlementaires concernées. Les critères de hiérarchisation des projets d'infrastructures devront prendre en compte l'équilibre des territoires, l'optimisation économique des investissements et les enjeux environnementaux.

Les crédits que je présente ne forment pas un budget d'annonces, selon l'expression consacrée ; il s'agit d'un budget réaliste, qui mettra en œuvre des projets financièrement soutenables. La parole de l'État sera ainsi respectée.

Les transports contribuent de plusieurs manières à la compétitivité de nos territoires. Ils soutiennent des filières industrielles entières en assurant les carnets de commande des entreprises. Nous devons notamment assurer le renouvellement de nombreux équipements, comme les matériels roulants. Même si notre budget est marqué par la rigueur, il n'interrompt pas les processus d'investissements prévus par les contrats de plan État-régions comme les quatre lignes à grande vitesse – Europe Sud Atlantique, TGV Est, Bretagne Pays de Loire et contournement de Nîmes et de Montpellier - les opérations portuaires et la modernisation de nos transports maritimes, en créant des *hubs* portuaires. Comme vous le savez également, le Gouvernement engagera dans quelques jours la réforme ferroviaire que je m'appête à présenter au Premier ministre.

L'organisation de notre transport ferroviaire est fondée actuellement sur un partage entre la SNCF et RFF qui génère des coûts importants. Nous souhaitons que le système présenté dans quelques jours ou quelques semaines nous permette d'améliorer notre compétitivité et de répondre aux défis ferroviaires de l'avenir. Nous conduisons également une réflexion sur l'avenir du réseau autoroutier concédé. L'objectif est d'arriver à augmenter la puissance du réseau tout en assurant son bon entretien. Donc nous réfléchissons au mode de financement de cette infrastructure.

Nous aspirons également à mettre en place une politique maritime intégrée. C'est une chance pour notre pays d'avoir une vaste façade maritime et de nombreux ports. Peu de pays européens s'engagent dans cette voie, ainsi que je l'ai récemment constaté à Limassol lors d'un conseil des ministres européen informel.

Enfin, dès lors que nous nous allons nous engager dans un troisième volet de décentralisation, nous aurons prochainement à réfléchir sur la répartition des compétences en matière de transports ainsi que sur leur meilleure coordination, tant à l'échelle de petits territoires que dans les régions et entre régions.

Je souhaite rappeler les grandes lignes des crédits dont j'ai la charge.

– Au programme 203, les concours financiers en faveur du transport ferroviaire sont maintenus à hauteur de 2,536 milliards d'euros. Les infrastructures

fluviales bénéficieront de 135 millions d'euros. Nous maintenons également les crédits d'entretien pour les routes.

— Au programme 205, doté de 194 millions d'euros, 142 millions sont destinés à la sécurité des affaires maritimes et 52 millions en faveur de la pêche et de l'aquaculture. Il s'agit de crédits en diminution mais il faut mettre en parallèle la création depuis 18 mois de France filière pêche, organisme privé qui vient en accompagnement de notre financement public.

Je précise, s'agissant de la pêche, que j'ai négocié pendant toute la nuit dernière à Luxembourg l'enveloppe européenne dont notre pays pouvait bénéficier et je suis heureux de vous annoncer qu'elle sera plus conforme à la hauteur de la place de la France dans ce secteur, au troisième rang européen. Nous pourrions ainsi répondre aux enjeux de modernisation des moteurs des navires, pour qu'ils soient plus efficaces, moins consommateurs d'énergie, dans une logique de développement durable.

S'agissant de l'aviation civile, notre objectif est de poursuivre le désendettement du budget annexe et de nous engager dans la politique de *Ciel unique* européen, avec SESAR, et dans le bloc européen d'Europe centrale (FABEC).

M. Jean-Yves Cautlet. Monsieur le ministre, vous nous avez présenté un budget important, qui à mon sens préserve les capacités d'action du ministère des transports, de la mer et de la pêche, dans un contexte contraint. Pendant longtemps, les fortes attentes de nos concitoyens ne sont pas trouvées en adéquation avec les moyens de celui-ci : je me réjouis donc des choix que vous avez faits, choix qui vont redonner de l'efficacité à l'investissement. Je compte que la nouvelle orientation de vos crédits permettra une meilleure prise en compte des critères qui la favorisent.

J'ai été très sensible au fait que vous remettiez l'industrie au cœur de votre budget : nous avons besoin d'une vision forte pour la filière des transports, dont l'excellence a peut-être par le passé souffert d'être diluée. Or il s'agit d'une filière porteuse d'avenir à long terme, créatrice d'emplois, et dont il faut à mon sens redonner le goût à nos meilleurs étudiants. Il est en effet curieux de constater que ceux-ci soient orientés par exemple dans le domaine de la prospective financière et bancaire, alors que leurs compétences apporteraient sans doute plus à notre pays si elles étaient employées à dessiner les contours des transports de demain.

Concernant la réforme ferroviaire que vous avez évoquée, en lien avec l'acte III de la décentralisation, je forme tous les vœux afin que cette future loi soit mise à profit afin de favoriser une meilleure coordination sur le terrain des autorités organisatrices de transport. Après tout, le voyageur voyage et l'organisation sous-jacente lui importe peu.

Les enjeux européens, que vous avez également mentionnés, concernent d'abord la pêche. Compte tenu des spécificités de notre pays, il s'agit d'un

gisement important de performances. Je compte que, grâce à votre action et à la négociation que vous avez conduite la nuit dernière à Luxembourg, et qui a débouché sur l'accord du Conseil Agriculture et Pêche, la place de la France sera sur ce terrain désormais mieux défendue.

M. Martial Saddier. Avec 4 milliards d'euros, le budget de votre ministère accuse une baisse des crédits demandés de 3,4 %. Les commissaires UMP s'inquiètent de cette nouvelle orientation qui sacrifie la capacité d'investissement aux moyens de fonctionnement. Or, l'impact des nouveaux projets irrigue les territoires, et nous savons que, bien souvent, retarder leur mise en œuvre signe leur disparition.

Vous avez insisté sur la concertation. Or la commission chargée d'examiner le contenu du SNIT ne comprend aucun député du groupe UMP, ni aucun membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Je m'interroge d'ailleurs sur la saisine de son président : a-t-elle seulement eu lieu ?

S'agissant de la taxe poids lourds, vous prévoyez une mise en place à compter du mois de juillet 2013 : ce délai permettra-t-il d'alimenter, au moyen de son produit, les caisses de l'AFITF à la hauteur prévue dans le projet de loi de finances ? Permettez-moi d'en douter.

Le « bleu budgétaire » ne contient aucune ligne de crédit consacrée au troisième appel à projet relatif aux transports en commun en site propre (TCSP), ce qui paraît préoccupant.

S'agissant des grands projets d'infrastructures, pourriez-vous nous donner votre vision de la ligne Lyon-Turin, du canal Seine-Nord-Europe, et du projet, porté par l'Italie, de percement d'un second tunnel sous le Mont-Blanc ?

Les assises du ferroviaire ont révélé un manque alarmant de financement des principaux opérateurs nationaux, évalué à 1 milliard d'euros pour RFF et à 2 milliards pour la SNCF : quelles solutions proposez-vous pour le combler ?

La sécurité aérienne doit constituer l'un des piliers de votre politique ; savez-vous qu'il n'est plus nécessaire de justifier de son identité pour emprunter un vol intérieur ?

Enfin, le modèle économique des *low-cost* menace celui d'Air France : or l'existence d'une compagnie aérienne nationale constitue un élément central de notre compétitivité industrielle. Comment envisagez-vous dans ces conditions l'avenir du groupe Air France-KLM ?

M. Stéphane Demilly. Je vous interroge, monsieur le ministre, avant de rejoindre la gare du Nord et de tenter de regagner ma circonscription avant que les effets de la grève qui a été annoncée ne se fassent sentir. (*Sourires*)

L'Agence française pour l'information multimodale (AFIMB) a vu le jour, dans une optique louable de concertation avec les acteurs des transports, dans le sillage du Grenelle de l'environnement : cependant, quelle peut être son utilité réelle ? N'a-t-on pas affaire-là à un organisme budgétivore, qui produit un service dédié insuffisant ? À force de créer des opérateurs dont la mission consiste à diagnostiquer et à observer, nous finirons un jour par créer un observatoire des observatoires. (*Sourires*)

Les propos de votre directeur-adjoint de cabinet, M. François Poupard, à propos du canal Seine-Nord Europe à grand gabarit, a suscité une réelle inquiétude, tout comme votre réponse, tout à l'heure, lors de la séance de questions au Gouvernement, à la question posée par notre collègue Jean-Jacques Cottel. « *Nous n'avons pas dit que nous ne ferons pas* » : tels ont été mots que vous avez en effet employés. Votre approche du dossier me paraît « hémiplogique » : vous êtes obnubilés par les coûts, sans voir les nombreux avantages, notamment à long terme, de ce projet pour notre pays. Cessez donc de regarder ce dossier avec des lunettes à demi-foyer.

S'agissant des affaires maritimes, la flotte française reste majoritairement motorisée au pétrole et au gaz. Or les capitaux français représentent une part infime de ce secteur industriel dominé, par des filiales étrangères. Je trouve cela inquiétant.

M. Patrice Carvalho. En matière ferroviaire, la situation est compliquée du fait de la scission entre la SNCF et RFF, opérée il y a quelques années, conduisant au délaissement complet de certains abords de voies ferrées et faisant apparaître de considérables besoins d'investissement et de rénovation. Le présent projet de budget ne répond pas à cette nécessité et n'est pas à la hauteur des besoins.

En matière de ferroutage, il faudrait que l'État s'engage de manière à désengorger nos autoroutes, aujourd'hui complètement bloquées, et à faire admettre l'idée, auprès des transporteurs routiers, que nous avons besoin d'autres pratiques pour ce qui concerne le transport des marchandises.

Nous avons aussi besoin d'un maillage routier beaucoup plus serré, de sorte que toutes les parties du territoire soient facilement accessibles.

Je suis également d'avis que ne pas construire le canal Seine Nord-Europe serait une erreur pour l'avenir des régions concernées. La problématique est la même que lors de la construction du tunnel sous la Manche : c'est la présence de l'infrastructure qui créera le besoin. Il s'agit là de territoires fortement industrialisés, confrontés à la nécessité d'assurer l'approvisionnement régulier de grandes usines et dont les entreprises risquent de souffrir à l'avenir du fait de la taxe sur le fioul ou de la taxe à l'essieu. Ne pas mettre en place une solution de transport moins coûteuse nous expose à un manque à gagner important, de nature à fragiliser le tissu économique local.

M. François-Michel Lambert. Dans le cadre de la politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le budget conforte les interventions de l'État en faveur du développement des modes de transport alternatifs à la route, tant pour les personnes que pour les marchandises.

Il y a un engagement pour revenir aux enjeux du quotidien, celui de nos concitoyens qui rencontrent chaque matin des difficultés pour se rendre à leur travail.

Le Président de la SNCF fait néanmoins part de risques sérieux sur les « trains d'équilibre », les Intercités, face à des trains Corail de quarante ans d'âge moyen. Il évalue l'investissement nécessaire à 3,5 milliards d'euros sur dix ans, pour revenir sur les manques constatés depuis le début des années 2000. Il va jusqu'à évoquer la possibilité de mobiliser les TGV de première génération : tout ceci dénote une nation incapable de redevenir industrielle et plutôt dans le recyclage des matériels que dans la projection vers l'avenir.

S'agissant des TER, les investissements indiqués sont de 3 milliards d'euros sur dix ans – soit 6,5 milliards en cumulé. Il y a donc, là aussi, une intervention complémentaire à déterminer.

En amont, la question du réseau ferroviaire lui-même est posée. Enfin, on commence à comprendre l'urgence de sauver tout le ferroviaire ne relevant pas des lignes à grande vitesse ! Lorsque celles-ci ont commencé à se bâtir, le reste du réseau n'a cessé de se déconstruire.

Ce qui nous inquiète le plus est le devenir de la dette de RFF, qu'on s'attend à voir atteindre 50 milliards d'euros prochainement. Comment l'État compte-t-il aborder cette question ? Des propositions novatrices sont sur la table, présentées par le président de la SNCF : sont-elles opportunes ? Des arbitrages doivent être faits : ils doivent d'abord être au service des besoins du quotidien et non servir l'intérêt de RFF, de Bouygues ou d'autres grandes entreprises.

La déconstruction des trains représente un enjeu très important auquel nous sommes confrontés. On peut l'approcher de manière comptable, ou de manière intelligente à travers la mise en place d'une véritable filière industrielle, dans une logique d'économie circulaire.

Quant aux capacités de l'AFIFT, je doute qu'elles soient suffisantes au regard des 245 milliards d'euros à mobiliser dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport. Comment envisagez-vous de remédier à ce manque de moyens ?

M. Olivier Falorni. Je souhaiterais aborder trois questions importantes.

La première porte sur le projet de tronçon d'autoroute A831, qui rapprochera Fontenay-le-Comte et Rochefort, en reliant le marais poitevin à La Rochelle. Ce projet est essentiel pour nos territoires, en particulier du fait de la

connexion avec l'A10. Le chantier contribuera à vivifier le tissu économique local, grâce à la création d'emplois, au développement du tourisme et aux facilités apportées au transport de marchandises.

Très attendu, ce projet est néanmoins une Arlésienne. Une commission a été récemment installée, chargée d'établir un nouveau schéma national des infrastructures de transport et dont le rapport devrait être remis courant avril 2013. La presse régionale s'est fait récemment l'écho de votre engagement à financer ce projet : pourriez-vous nous le confirmer, ce qui ne pourrait que contribuer à réjouir nombre d'acteurs locaux ?

Ma deuxième question concerne la sécurité maritime. Le golfe de Gascogne ne possède plus de remorqueur de haute mer, depuis que l'*Abeille-Languedoc* a quitté le port de La Rochelle pour être redéployé dans le Pas-de-Calais. Le remorqueur d'intervention *Abeille-Bourbon*, basé à Brest, ne saurait à lui seul assister des navires dans la large zone du golfe : une telle décision est donc dangereuse et prise au détriment de la sécurité. Il est plus nécessaire que jamais de conserver un remorqueur de haute mer sur la façade atlantique : qu'en pensez-vous et pouvons-nous espérer un réexamen de ce problème ?

Ma troisième question concerne la création des parcs naturels marins. L'Agence des aires marines protégées est un établissement public, dont l'une des premières missions est l'appui aux politiques publiques de création et de gestion de telles aires marines. Outre les quatre parcs existants, cinq missions d'étude sont actuellement en cours, dont celle intéressant la création du parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et des pertuis charentais. Le dossier est clos, les commissaires-enquêteurs ont rendu un avis favorable et le décret de création du parc serait soumis à votre signature. Compte tenu des moyens financiers requis pour rédiger le plan de gestion du parc, dans les trois ans suivant sa création, et des recrutements à opérer pour assurer le fonctionnement de cet outil essentiel pour un développement durable du milieu marin, je souhaiterais connaître votre position sur ce dossier.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis sur les transports aériens. Ma première question concerne les Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA), institués au bénéfice des communes riveraines des aéroports de Roissy et d'Orly. Ces fonds sont alimentés par une dotation de l'État et par une contribution volontaire d'Aéroports de Paris. Les aides des FCNA sont ensuite attribuées aux communes situées en totalité ou en partie dans la zone couverte par un plan de gêne sonore, selon un critère de potentiel fiscal - et non de nuisance. Le résultat est paradoxal, puisque certaines communes riveraines des pistes ne reçoivent aucune aide – ou très peu.

Le dispositif de lutte contre les nuisances sonores est fondé sur l'aide aux populations qui les subissent et non sur le potentiel fiscal de leur commune de résidence ; seuls les FCNA font exception à ce principe. Est-il en conséquence

envisageable de réformer ce système et d'attribuer donc les aides en fonction du nombre de personnes relevant d'un plan de gêne sonore ?

Ma deuxième question porte sur les trajectoires d'approche des aéroports. Ces trajectoires ont théoriquement fait l'objet d'optimisations au cours des dernières années, afin de diminuer le bruit subi par les riverains et les consommations de carburant quand les aéronefs s'appêtent à atterrir. Selon les services de votre ministère, qui ont présenté un premier bilan en 2010, les résultats sont encore modestes.

Le problème principal, d'ailleurs relevé par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), est qu'il existe de notables différences de perception entre la direction générale de l'aviation civile (DGAC), d'une part, et les associations d'élus et de riverains, d'autre part, quant au non-respect de ces trajectoires d'approche. Il arrive ainsi que des pilotes « coupent » certaines trajectoires pour atterrir plus rapidement ; surtout, les contrôleurs accorderaient très facilement des dérogations aux pilotes qui les demandent, ce qui amplifie les nuisances au-dessus des zones urbanisées. D'après la DGAC, le phénomène serait marginal ; d'après les associations de riverains, qui disposent d'instruments de mesure, il serait au contraire de plus en plus pratiqué...

Plutôt que de se perdre en de vains débats sur la parole des uns ou des autres, pourriez-vous envisager de constituer une commission réunissant des représentants de la DGAC, de l'ACNUSA, des élus locaux et des associations ? Cette commission étudierait le phénomène - avec un droit d'accès aux tours de contrôle - pour en évaluer l'ampleur et en comprendre les raisons.

Ma troisième question porte sur l'aéroport d'Orly. Aéroports de Paris (ADP) a annoncé un programme d'investissements dépassant les 450 millions €, présenté comme une amélioration des services rendus aux passagers. À mon sens, ADP et l'État, qui en est l'actionnaire majoritaire, avancent masqués sur ce dossier : comment croire que l'installation de six pontons pour gros porteurs – très certainement, des Airbus A 380 – ne donnera pas le signal d'une demande de déplafonnement des mouvements d'avion et des vols de nuit ? Les élus locaux et les riverains s'opposent fermement à ce projet. Le Gouvernement est-il, de son côté, prêt à le geler afin de conduire une étude sérieuse sur l'avenir du transport aérien en Île-de-France ? Il serait très important d'envisager le déplacement des pistes à 50 km des infrastructures, moyennant une liaison par métro automatique rapide : le concept existe aux États-Unis et au Japon, il fonctionne parfaitement... et il permettrait d'éviter des nuisances affectant aujourd'hui près de cinq millions d'habitants.

M. Rémi Pavros, rapporteur pour avis sur les transports terrestres.

Je constate avec satisfaction que même si le budget des transports ne figure pas parmi les ministères prioritaires, il reste presque constant si l'on exclut la réduction de la subvention de l'AFITF, ce qui constitue un acte politique fort.

S'agissant de l'AFITF, il faut élargir le sujet. L'AFITF sera le bras armé de la politique qui résultera du travail de la commission « mobilité 21 » et de la révision du SNIT. Mais il sera difficile de rassembler les financements suffisants par rapport aux ambitions légitimes qui découleront du nouveau schéma. Où en est la réflexion sur l'évolution éventuelle des ressources de l'AFITF ? La fiscalité peut-elle être revue ? Où en sont, en particulier, les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes ? Qu'en est-il de la mobilisation des crédits européens, notamment en faveur du projet de canal Seine-Nord-Europe pour lequel seulement 6 % du financement a été obtenu au niveau européen ? La possibilité de réaliser de larges infrastructures passe nécessairement par le recours aux fonds européens, qu'il s'agisse du budget, des *project bonds* ou des prêts de la BEI.

Sur les TET, soit nous choisissons de les « subir » comme une nécessité en se contentant, comme on le fait depuis plusieurs années, d'adopter des mesures d'accompagnement minimum, soit nous prenons, et c'est ce que je souhaite, le temps de réfléchir à une stratégie commerciale. Celle-ci permettrait d'offrir aux territoires concernés, qui sont souvent les plus délaissés, et à une population, qui en a besoin, une offre tarifaire beaucoup plus intéressante que celle des TGV. Il faut porter un nouveau projet, une nouvelle démarche, pour répondre à leurs attentes.

Sur l'évolution des relations entre la SNCF et RFF, au-delà de la question de la dette de RFF, il existe une volonté manifeste des dirigeants des deux entreprises de mener rapidement à bien des coopérations. Avant de résoudre les problèmes institutionnels et juridiques, ne faut-il pas porter de grands projets, notamment les démarches visant à rendre plus présentable le réseau ferroviaire, en termes d'aménagement, de propreté, d'abords, de paysages ?

M. Jean-Christophe Fromantin, rapporteur pour avis sur les transports maritimes. Je voudrais souligner combien stratégiques sont les affaires maritimes : la géographie offre à notre pays des façades maritimes diverses et la seconde zone économique exclusive du monde. C'est un avantage de premier ordre dans notre combat pour la compétitivité et pour une évolution positive dans la mondialisation. J'aurai trois questions à vous soumettre, assez différentes mais finalement liées aux enjeux du commerce international.

En premier lieu, j'ai constaté la progression rapide du trafic des conteneurs. Or nos avantages géographiques ne font pas tout, puisque la moitié du flux destiné à la France lui échappe au profit des nations d'Europe du Nord. Cette contradiction est patente : même si les volumes repartent à la hausse, nous perdons des parts de marché. Mes travaux préparatoires m'ont conduit à rencontrer plusieurs directeurs de grands ports maritimes. Tous ont évoqué un décalage entre les ambitions portuaires et la relation avec l'*hinterland*. Pour Le Havre, c'est la relation avec Paris et sa région qui pose problème. Marseille et le site de Fos déplorent une connexion insuffisante au réseau autoroutier. Le port de La Rochelle a pris l'initiative de devenir lui-même opérateur ferroviaire pour étendre sa zone

de chalandise au centre et à l'est du pays, mais il souffre de la vétusté des lignes de fret ferroviaire. Quels sont vos objectifs dans ce nécessaire accompagnement dans la relation avec l'*hinterland*, que je considère comme la suite logique de la réforme portuaire ?

Ma deuxième question a trait à l'enseignement supérieur maritime. L'école nationale supérieure de la marine marchande (ENSM) a été formée en 2010 par le regroupement des quatre écoles de Marseille, Nantes, Saint-Malo et Le Havre : une gouvernance unifiée pour quatre sites. Vous avez démissionné le directeur et le président il y a quelques semaines. C'est un geste politique fort, mais comment l'interpréter ? Est-ce la sanction d'une mauvaise gestion ? Est-ce le préalable à une réorientation stratégique ? Voulez-vous spécialiser les sites par métier ou par zone géographique ? J'attends votre éclairage avec intérêt : ces choix seront déterminants pour notre compétitivité maritime future.

Enfin, ma troisième question concerne le lien entre gouvernance portuaire et décentralisation prochaine, particulièrement dans le cadre marseillais à la suite de la métropolisation annoncée du territoire. Auriez-vous des précisions à nous communiquer ?

M. Jean-Louis Bricout. Sans vouloir anticiper sur la révision du SNIT, quelle est la situation et quelles sont les perspectives de financement pour la RN2 ? Cet axe a fait l'objet de plusieurs décisions d'aménagement depuis plus de vingt ans, ce qui prouve son caractère structurant, crucial pour le département de l'Aisne qui connaît une situation difficile.

Concernant le canal de la Sambre à l'Oise et les conditions de sa remise en navigation prévue prochainement, pouvez-vous nous rassurer sur les intentions de Voies Navigables de France, et sur le fait que VNF ne se déchargera pas sur les collectivités territoriales ?

M. David Douillet. Je rejoins les interrogations exprimées par mes collègues sur le canal Seine-Nord-Europe, priorité économique et qui doit être une priorité dans les investissements.

En matière aérienne, quelle coopération peut-on imaginer entre Aéroports de Paris et Air France ? ADP reçoit peu ou pas de subventions, verse chaque année des dividendes à l'État grâce à ses recettes commerciales, et veut s'affirmer comme la référence commerciale en matière d'aérogares en Europe. Le trafic aérien a été en hausse en 2010-2011, la société se porte bien. En revanche, la situation d'Air France est problématique, comme le montrent ses résultats financiers du premier semestre 2012. Quelle relation serait-il possible d'établir entre les gains d'ADP et les pertes d'Air France ?

Mme Sophie Rohfritsch. Je souhaite connaître les intentions du Gouvernement sur le grand contournement Ouest de Strasbourg, dossier d'autoroute concédée dont la déclaration d'utilité publique est toujours valable, et qui permettrait d'achever la liaison Nord-Sud du territoire alsacien. Ce

contournement est très attendu par l'ensemble des acteurs économiques. Pour quelles raisons est-il différé ? Il est difficile de croire que ce retard est dû seulement à l'impossibilité pour Vinci, premier attributaire du marché, de trouver le financement nécessaire de 100 millions d'euros. Si c'est le cas, il faut faire appel au deuxième candidat !

Mme Catherine Quéré. Je me félicite de ce que le programme 203 s'inscrive clairement dans la transition énergétique et environnementale, en poursuivant le double objectif de développer les alternatives à la route et d'améliorer la desserte et la compétitivité des territoires.

Le projet d'électrification de la ligne ferroviaire Niort-Saintes-Royan est un enjeu économique, social et environnemental pour la région Poitou-Charentes, la Charente-Maritime et les autres collectivités locales concernées. La solution proposée est la plus rapide pour rejoindre l'Atlantique et permettrait d'atteindre tous les objectifs : faire baisser drastiquement le trafic sur l'A10 et la pollution atmosphérique, et prendre en compte la fragilité des territoires ruraux. D'autres itinéraires pourraient être envisagés.

Les trains Corail doivent disparaître en 2016. Que deviendront les centres de maintenance de ces trains ? À Saintes, 400 emplois sont en jeu.

M. Jean-Marie Sermier. Le TGV Lyria traverse le département du Jura en direction de la Suisse : 74 % de cette ligne appartient à la SNCF et 36 % à son homologue suisse. Mais on constate que de plus en plus de trains passent soit par le Nord, via Belfort et Bâle, soit par le Sud, via Genève. Y a-t-il une volonté politique de maintenir le TGV Lyria ? M. Guillaume Pepy a indiqué qu'il n'y aurait pas de remise en cause avant 2015, mais que se passera-t-il ensuite ?

M. Philippe Duron. Je remercie le ministre chargé des transports de défendre le budget de l'AFITF. Il a indiqué que, bien entendu, les membres de la commission « *mobilité 21* » informeront et travailleront en bonne intelligence avec les commissions parlementaires.

Le rapport de 2005 de l'École fédérale polytechnique de Lausanne, qui avait révélé l'état grave du réseau ferroviaire français, avait causé un choc. Son second rapport, qui vient d'être présenté, constate un ralentissement du vieillissement mais des problèmes encore non réglés, et formule des propositions. Il va falloir répondre à plusieurs problèmes, celui du dimensionnement du réseau structurant, celui des caténaires... Vous demandez à RFF de présenter un plan ; quelles en seront les priorités ?

M. Yannick Favennec. J'associe Thierry Benoît, député d'Ille-et-Vilaine, à cette question sur la sécurisation et la modernisation de la RN 12. Cet axe historique relie Paris à la Bretagne par Alençon, Mayenne, Ernée et Fougères. Il revêt pour le nord de la Mayenne un intérêt majeur en termes de développement économique, d'attractivité touristique et de désenclavement. À la demande des élus locaux et des acteurs économiques, les services de l'État ont étudié un

phasage des travaux pour accélérer le contournement routier des agglomérations et le traitement des zones accidentogènes. Votre prédécesseur s'était engagé sur une mise à deux fois deux voies de ce tronçon avec, en priorité, le contournement de Saint-Denis-sur-Sarthon et d'Ernée. Je souhaiterais avoir confirmation des promesses faites par le Gouvernement Fillon, et disposer d'un calendrier pour le programme de modernisation des itinéraires routiers 2015-2020.

M. le Ministre. On s'est beaucoup engagé, et beaucoup en lieu et place du Gouvernement suivant !

M. Yannick Favennec. Je compte sur la continuité de l'État.

Mme Laurence Abeille. La commission « *Mobilité 21* » mise en place pour reprendre l'ensemble de la « liste à la Prévert » du SNIT, soit 245 milliards d'euros, est une initiative intéressante : enfin, à la réflexion autour des moyens de transports, on adjoint une analyse des besoins de mobilité et d'aménagement des territoires. Il faut effectivement penser la mobilité et non simplement faire couler du béton. Comment relier cet impératif de mobilité aux grands projets du SNIT ? Quelles articulations avec le remaillage nécessaire de nos territoires ?

M. Michel Lesage. Le financement des pôles d'échanges multimodaux (PEM) autour des projets de LGV, en particulier autour de la liaison Paris/Brest, nécessite 20 à 30 millions d'euros. Cela représente 400 millions d'euros pour les onze communes et intercommunalités concernées. Les participations apparaissent faibles : 10 % pour les CPER, 10 % pour RFF, 10 % pour la SNCF, soit un reste à charge pour les collectivités de plus de 50 %. Par exemple, à Saint-Brieuc, c'est 55 % du financement qu'il faut apporter. Ce sont des montants colossaux pour des villes moyennes. Est-il possible de faire évoluer les plans de financement ?

Mme Sophie Errante. Concilier transport et développement durable permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre, réaliser des économies d'énergie et améliorer la qualité de l'air. Pour accéder aux services publics et à leur lieu de travail, les habitants des zones périurbaines – comme les entreprises – doivent privilégier le véhicule personnel au détriment des transports collectifs, en dépit d'une politique volontariste des collectivités. Il est capital de développer les réseaux de transport durables pour resserrer les liens entre les mondes urbain et rural. Je me réjouis de la création d'une commission « *Mobilité 21* ». Quelle place fera-t-elle au monde périurbain ?

M. Olivier Marleix. Je partage la surprise de Martial Saddier quant au retard de l'inscription des crédits de l'écotaxe au budget de l'AFITF. Elle était supposée effective au 1^{er} juillet. Sera-t-on prêt, les 4 000 points de tarification équipés, les 800 000 boîtiers distribués ? Je rappelle que c'est aussi une ressource pour les collectivités territoriales.

Je m'interroge également sur l'A 154 qui doit relier Nonancourt et Allaines. Ce chaînon manquant du contournement du bassin parisien a fait l'objet d'une décision de mise en concession par le précédent Gouvernement. Vos

services poursuivent la concertation. Je voudrais signifier combien ce projet est soutenu en Eure-et-Loir, où le conseil général s'est prononcé avec 25 voix sur 29. J'ai bien compris que vous devez arbitrer entre différents dossiers, mais pourriez-vous indiquer que vous ne formulez aucune opposition de principe à l'idée d'une concession ?

M. Gilles Savary. Le SNIT a consisté à tout promettre et à ne rien choisir. Je peux comprendre que la tâche du Gouvernement soit désormais délicate puisqu'il lui faut désormais trancher. Or, il est prévu une importante participation des collectivités territoriales dans le financement des infrastructures, et il se dégage l'impression que seul l'État n'aurait pas les moyens d'honorer ses engagements. Je suis vice-président d'une grande collectivité dont la contribution à la LGV Tours/Bordeaux constitue le premier poste d'endettement. Il n'est pas possible d'engager toutes les finances locales dans des compétences nationales. Les plans de financement devraient être posés sur la table assez vite pour arrêter ce jeu de poker menteur.

M. Jacques Krabal. Les lignes de fret ferroviaire comme Reims/Meaux/Paris font-elles partie des priorités ? Je m'associe également à la demande concernant la RN 2. Vous parliez de pistes cyclables : quels sont les projets que vous souhaitez mener à bien, allez-vous soutenir les entreprises qui mettraient des bicyclettes à disposition de leurs salariés ? En ce qui concerne les grosses infrastructures cyclables, l'axe Paris/Strasbourg en bordure de Marne est-il toujours d'actualité ?

M. Guillaume Chevrollier. Nous évoluons dans un environnement budgétaire extrêmement contraint. Dans ce contexte, quelles sont les possibilités de financement des équipements routiers en milieu rural – soit 80 % de notre territoire ? On parle beaucoup des grands projets d'envergure nationale, mais que reste-t-il pour les projets locaux pilotés par l'État ? En Mayenne, la RN 162 devrait être portée à deux fois deux voies : quels moyens pour ce dossier dont les études remontent à 1997 ?

M. Yann Capet. Monsieur le ministre, vous avez évoqué la politique maritime intégrée. On relève dans le programme 205 une première évolution avec l'adjonction des crédits de la pêche et de l'aquaculture au budget des affaires maritimes. S'agit-il d'une première étape vers une intégration plus systématique ?

En ce qui concerne la compétitivité portuaire, qui - cela a été dit - dépend largement de l'*hinterland* et du raccordement aux grands corridors, je souhaite attirer votre attention sur les ports proches des frontières de Schengen qui subissent les coûts de la sûreté et de la sécurité. Calais supporte ainsi une charge annuelle de 13 millions d'euros, ce qui s'avèrera vite rédhibitoire.

M. Jean-Jacques Cottel. Vous avez évoqué l'acte III de la décentralisation, incluant une clarification des compétences des collectivités territoriales et des autorités organisatrices des transports (AOT). Ne serait-ce pas

un moment approprié pour revoir l'économie du « versement transport », généralisé à toutes les AOT ? On constate en effet des difficultés dans certains départements, pour ce qui concerne notamment le transport scolaire. Une telle révision rendrait plus aisé l'équilibre des budgets régionaux et départementaux.

M. Philippe Noguès. Se déplacer aujourd'hui est certes un plaisir, mais souvent aussi une obligation. Je voudrais d'abord redire mon attachement au service public et ma dénonciation d'une logique purement comptable dans les transports, portant atteinte à l'égalité d'accès des citoyens à des transports efficaces et adaptés à leurs besoins de mobilité. À ce titre, la SNCF joue un rôle essentiel dans le désenclavement des territoires.

Je voudrais aussi évoquer la question, insuffisamment discutée, de la tarification sociale des transports. À ce titre, si de nombreuses politiques sociales existent au niveau régional pour les TER, on ne trouve aucun équivalent pour le TGV : or les TGV permettent de connecter tous les territoires aux grandes métropoles françaises et européennes. Tous nos concitoyens n'ont pas, aujourd'hui, les moyens de se payer un billet de TGV : ne pourrait-on envisager, à l'avenir, une politique de tarification sociale du TGV, à destination notamment des demandeurs d'emploi, des bénéficiaires du RSA ou des étudiants boursiers ?

M. Philippe Bies. Je souhaite vous interroger sur l'achèvement de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Les moyens mobilisés par l'AFITF, tels que présentés dans le projet de performances annexé au projet de loi de finances pour 2013, ne font pas apparaître la prise en charge des études et procédures préalables à la réalisation de la deuxième phase de cette branche Est de la LGV. La réalisation de ces études est naturellement déterminante pour le bon déroulement du projet et il convient, à mon sens, de les engager le plus rapidement possible. Ceci apparaît d'autant plus justifié que les collectivités territoriales ont très fortement contribué à la mise en œuvre de la grande vitesse dans le grand Est, qu'il s'agisse de l'axe Rhin-Rhône ou de la LGV est-européenne. Pourriez-vous nous donner quelques éléments d'information sur l'état d'avancement de ce projet ?

M. le Ministre. Pour ce qui concerne le choix des projets dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport, les critères retenus seront notamment la rentabilité, l'impact environnemental, la plus-value en termes d'aménagement du territoire, etc.

La structuration de la filière transport est effectivement un sujet important. Le projet Railenium dans le Valenciennois est en train de se concrétiser. Des difficultés de recrutement et de fidélisation des salariés ont été signalées par des constructeurs comme Alstom et Bombardier : il y a une véritable réflexion à mener sur le développement de l'emploi dans ces filières.

L'acte III de la décentralisation fera naturellement l'objet d'une concertation approfondie avec les parlementaires. Si la région doit être identifiée

comme chef de file, les autres collectivités doivent voir leurs compétences réaffirmées et consolidées : c'est le cas des départements ou des agglomérations, pour les politiques de mobilité et la mise en place d'un réseau de transport durable. Les relations entre les différents échelons ne doivent pas s'établir sur un registre contraint, mais être nourries par un dialogue et un échange entre les différentes autorités organisatrices de transport.

En réponse à monsieur Martial Saddier, je confirme que le Gouvernement ne réduit pas les efforts d'investissement au profit du fonctionnement : le budget de l'AFITF augmente de 4 %, nous poursuivons les quatre LGV et un plan de modernisation du rail a été lancé, à hauteur de 2 milliards d'euros. Alors que nous étions jusqu'à présent sur une simple logique de ralentissement du vieillissement de l'infrastructure « rail », j'ai récemment demandé à RFF de lancer un plan vigoureux de modernisation et d'amélioration de la qualité du réseau.

Le contournement de Nîmes et de Montpellier, décidé par le précédent Gouvernement, sera bien réalisé et je serais heureux que puisse cesser cette petite musique, entendue ici ou là, selon laquelle le présent Gouvernement arrêterait ou ajournerait tous les projets : ce qui pourra être engagé le sera, dans la mesure toutefois des impasses budgétaires dont nous avons hérité et auxquelles nous sommes désormais confrontés.

S'agissant de la participation de toutes les sensibilités aux travaux du SNIT, l'opposition y sera représentée par le sénateur Louis Nègre (UMP) et votre collègue Bertrand Pancher (UDI), dont je ne sache pas qu'il appartienne à la majorité.

S'agissant de la taxe poids lourds, l'ancienne majorité a eu la délicatesse de publier un décret le 6 mai dernier : c'est dire la confiance placée en nous quant à la pleine application de cette écotaxe... Nous sommes actuellement en phase de concertation et nous la mettrons ensuite en œuvre. Mais face à un dispositif d'une telle complexité, il n'est pas sérieux de mettre en doute notre intention d'aboutir.

En ce qui concerne le Mont-Blanc, je confirme qu'il n'y aura pas de percement d'un second tunnel routier sous les Alpes. Pour la liaison Lyon-Turin, un sommet doit avoir lieu en décembre prochain, à l'ordre du jour duquel figure la date de lancement des travaux. Mais comme le projet intervient dans le cadre d'un traité, il convient que les calendriers et les procédures de mobilisation des moyens — notamment, des financements européens — puissent être coordonnés.

À Orly, que les pontons en construction soient ou non appelés à accueillir des A 380, il n'y a aucune raison de geler les projets en cours.

S'agissant des contrôles d'identité pour l'accès à bord d'un avion, tout dépend du point de savoir si l'on se situe dans ou hors espace Schengen : au sein de cet espace, il n'y a pas nécessairement de contrôles. Par ailleurs, se pose aussi la question de la présence ou non de bagages suivant leur propriétaire. Le contrôle dépend donc éminemment des situations au regard de ces deux critères.

Monsieur Stéphane Demilly, je ne souhaite pas que le canal Seine-Nord Europe devienne un nouveau canal de Panama, comme il en existe le risque. Sans perdre de temps, nous sommes aujourd'hui dans une phase d'expertise et en train d'optimiser les financements extérieurs. Toute agitation non nécessaire ne peut qu'être de nature à fragiliser le projet.

Le précédent Gouvernement n'a mobilisé que 6 % de financements européens : cinq mois après notre arrivée aux responsabilités, qu'on ne vienne donc pas nous reprocher de renoncer à un projet dans lequel l'ancienne majorité n'avait pas mis toutes ses forces ! Lorsque le ministre Jean-Louis Borloo a signé, en 2007, la candidature de la France à l'appel de fonds européens, il a délibérément privilégié d'autres projets. Sans sombrer dans la polémique, j'estime que les reproches qui nous sont adressés sont injustes.

M. Martial Saddier. Nous posons des questions !

M. le Ministre. J'y réponds.

Pour que le projet aboutisse, il faut qu'il soit crédible et soutenable. Le candidat François Hollande avait affirmé, dans le contexte particulier propre aux campagnes électorales, que 97 % des financements étaient assurés : ce n'était malheureusement pas exact. Le dialogue compétitif en cours ne nous met pas en situation de conclure : l'entreprise Bouygues, qui ne passe pas pour un soutien inconditionnel du Gouvernement, l'affirme elle-même.

Chacun doit donc savoir raison garder et une polémique infondée ne peut que contribuer à « torpiller » le projet. J'ai reçu les représentants de la Commission européenne : ils m'ont fait part de leurs inquiétudes quant à la crédibilité du projet. Notre volonté de faire du fluvial un moyen de transport important est intacte, mais il faut envisager son développement dans la responsabilité : je ne serai pas le ministre qui éludera ses responsabilités, pas non plus celui qui assumera les erreurs des autres.

En 2011, on ne pouvait pas affirmer que 97 % de financements étaient mobilisés ou sous-estimer la crise et la difficulté des acteurs privés à lever 2 milliards d'euros sur les marchés financiers. Aucun homme politique responsable, ni vous, ni moi, ne peut aujourd'hui prétendre envoyer cette facture à l'État. Je vous enverrai donc le courrier de monsieur Borloo...

M. Patrice Carvalho. Ce qu'on veut, c'est une volonté politique !

M. le Ministre. Elle existe.

M. Stéphane Demilly. Mais 300 millions d'euros ont déjà été dépensés.

M. le Ministre. L'impasse est de 2 milliards d'euros qui manquent !

Les collectivités auront à se mobiliser en même temps que l'État, il faudra relancer la mobilisation des financements extérieurs et réexaminer la pertinence du

montage juridique autour d'un partenariat public-privé (PPP) compte tenu de la situation : c'est la seule manière d'apporter des solutions.

M. le Président Jean-Paul Chanteguet. Je remercie le ministre de nous apporter ces précisions et ces informations chiffrées.

M. le Ministre. Merci de votre soutien et de votre mobilisation car il ne faut laisser subsister aucun doute auprès de nos voisins et des instances européennes.

Effectivement, monsieur Patrice Carvalho, les crédits destinés à RFF restent constants, il est important de maintenir la capacité de l'AFITF, le plan Rail et la réforme ferroviaire s'imprègnent de ce constat tout à fait partagé.

Je réponds à monsieur Olivier Falorni s'agissant du projet de liaison autoroutière A 831-A 10 : l'appel public à la concurrence a été lancé en février 2012. La procédure suit donc son cours. Le calendrier doit faire l'objet d'un examen attentif : il fait donc partie des projets qui avancent et il faut l'annoncer aux populations.

Les parcs naturels marins doivent s'intégrer dans une réflexion à développer sur le rythme de création, l'utilité de chacun des projets, et les modalités, notamment liées au financement de l'agence des aires marines protégées, de mise en œuvre, dans une perspective interministérielle qui appellera une réponse commune des ministres concernés.

Monsieur François-Michel Lambert, ne doutez pas de la volonté du Gouvernement de favoriser le report modal. Force est de constater que cette volonté, lorsqu'elle s'est exprimée dans le Grenelle de l'environnement et dans le plan pour le fret, n'a débouché que sur une dynamique négative puisqu'en matière de fret notamment, la part du non routier continue de chuter. Je souhaite que cette tendance s'inverse.

S'agissant des trains d'équilibre du territoire (TET), nous allons annoncer en effet prochainement une modernisation du matériel roulant, qui répondra aux attentes respectives de l'industrie et de nos concitoyens.

La dette de RFF a motivé plusieurs interrogations, dont certaines n'étaient pas les plus légitimes, et auxquelles je me réserve de répondre lorsque le Gouvernement aura annoncé sa réforme du ferroviaire.

Monsieur Jean-Christophe Fromantin, rapporteur pour avis des crédits demandés au titre des affaires maritimes, m'a interrogé sur le lien entre développement portuaire et liaison avec l'hinterland, et j'ai déjà répondu notamment en citant l'exemple du Havre. La question de la métropolisation des ports sera traitée dans le cadre de la préparation de l'acte III de la décentralisation : j'estime que le Parlement, tout autant que les collectivités locales concernées, devront prendre une part active à ce débat. L'enseignement

maritime mérite d'évoluer : si les quatre sites actuels doivent être préservés voire spécialisés, des états généraux et un débat public doivent permettre de redéfinir les missions de la formation maritime et les réponses à apporter aux défis du secteur.

Monsieur Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis des crédits des transports aériens, a souhaité mettre l'accent dans ses questions sur les nuisances sonores. Il a appelé plus particulièrement mon attention sur les moyens à la disposition du Fonds de compensation des nuisances aéroportuaires (FCNA). Ceux-ci restent garantis, mais si, à enveloppe constante, les collectivités locales concernées souhaitent modifier la clé de répartition actuelle, pourquoi pas lancer un débat ? Si c'est une possibilité d'aboutir à un nouveau partage, faisons-le.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. C'est une question de justice.

M. le Ministre. Peut-être.

Le contrôle des trajectoires bénéficie de moyens d'information via la DGAC, et grâce au logiciel *Vitrail*, qui sont à votre disposition. En revanche, la création d'une X^{ème} commission, telle que vous la suggérez, serait-elle de nature à faire avancer ce dossier ? Je reste là aussi sceptique. Cette question, comme celle de la domanialité portuaire et aéroportuaire, doit faire l'objet d'une concertation.

Monsieur Rémi Pauvros m'a interrogé sur les TET : ils doivent constituer une priorité, nous y reviendrons. S'agissant des relations RFF-SNCF, il faut une meilleure organisation, cela me paraît évident. L'année 2013 verra le financement de l'AFITF considérablement amélioré, et je le souhaite le plus radieux possible.

Le SNIT a évalué tous les projets qu'il a recensé à 245 milliards d'euros : il faut savoir raison garder ! Même dans l'hypothèse, hautement improbable, qui verrait l'État capable d'assumer pleinement sa part de leur financement, les collectivités locales ne pourraient lui emboîter le pas, comme l'a relevé justement Gilles Savary. Leur part de cofinancement s'élèverait dans cette hypothèse à 90 milliards d'euros : l'insoutenabilité de ce schéma saute aux yeux ! Il faut s'interroger et redéfinir les priorités ainsi que les chantiers prioritaires. Aucune étude n'a été lancée : la commission que j'ai mise en place va s'y atteler et doit pouvoir travailler sereinement.

Le dossier de la RN 2 a été traité par un rapport du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et des aménagements ont été intégrés dans le programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI). Il demeure que cette route reste très accidentogène, et que la sécurité doit rester un critère de premier rang des investissements routiers.

Le canal Seine-Nord-Europe implique que s'engage de façon concertée et cohérente l'État, Voies navigables de France et l'ensemble des collectivités locales concernées. Difficile d'improviser devant vous une clé de répartition entre ces trois catégories d'acteurs ! Une convention existe.

Madame Sophie Rohfristch, je ne peux répondre en lieu et place des dirigeants de Vinci, mais je constate que cette société n'a pas répondu à la deuxième relance de la part du ministère des transports, et qu'une troisième aurait été illégale. Quant à la deuxième offre, les services auraient pu l'étudier si elle avait été jugée recevable, ce qui n'a pas été le cas, pas plus d'ailleurs que pour la troisième. Je constate donc qu'il n'y a pas de réponse privée à la proposition de partenariat public-privé s'agissant du contournement Ouest de Strasbourg. J'ai eu, par presse interposée, un échange à ce sujet avec le président de la région, qui m'imputait la responsabilité de cette situation dont j'ai hérité. Or la seule chose qui à mon sens puisse être reprochée au Gouvernement actuel – alors que le précédent a orchestré cette procédure de A à Z - est d'avoir repoussé l'échéance prévue de façon à laisser à Vinci la possibilité de répondre. Le débat politique implique le respect et la reconnaissance de la responsabilité de chacun.

Madame Catherine Quéré, des études concernant l'électrification du réseau en étoile autour de Saintes sont en cours, parce que Dominique Bussereau, président du conseil général de Charente maritime, a donné un accord sur un nouveau tracé, qui ferait l'objet d'un cofinancement entre les deux conseils généraux concernés, et auquel la région s'associerait.

Monsieur David Douillet, votre suggestion de rapprocher ADP et Air France est une opération qui paraît juridiquement impossible. Comme vous l'avez rappelé, Air France détient une dette de 6 milliards d'euros, et son déficit d'exploitation pour l'année 2012 avoisine le milliard. Le modèle économique de *low cost* pose effectivement problème : il faudra regarder, dans le cadre de discussions tarifaires, s'il n'existe pas des situations où certaines compagnies pratiquent un dumping social déguisé. La stratégie de la compagnie Air France reste de renouer avec la compétitivité et un niveau de service, dans un contexte compliqué, mais dans lequel le dialogue social très poussé permet d'envisager une issue favorable, à horizon 2014, notamment grâce à une nouvelle organisation régionale et un défi relevé par les partenaires sociaux.

Monsieur Philippe Duron, le nouveau rapport de l'École polytechnique de Lausanne démontre en effet qu'il reste beaucoup à faire concernant notre réseau ferroviaire. C'est pour cette raison qu'avant de s'occuper du fret ou du voyageur, il faut que nous nous assurions un haut niveau de qualité du réseau, en matière de signalisation et d'organisation, en lien avec la recherche et le développement.

Je réponds à monsieur Yannick Favennec sur la RN 12. Compte tenu de mon passé de Mayennais, je ne pouvais rester insensible à la situation d'Ernée et de Saint-Denis-sur-Sarthon : il existe un problème relatif au tracé, qui impacte la biodiversité de zones humides, que je vais examiner. J'espère seulement que mon prédécesseur n'a pas pris d'engagement relatif au PDMI 2015-2020... Le maire d'Alençon m'a par ailleurs interpellé sur ce dossier, sur lequel j'ai également été interrogé au Sénat.

Au-delà des grands projets d'infrastructures, j'ai attiré l'attention des services du ministère sur les « petits » ouvrages de proximité qui peuvent être réalisés rapidement – j'ai vu le cas à Marseille récemment – pour relier des ronds-points ou des tronçons routiers qui pour l'instant ne mènent nulle part, notamment parce qu'ils ont été construits avec des fins de crédit, sans garantir leur programmation jusqu'à leur jonction avec les réseaux existants. Cela insupporte, à raison, nos concitoyens.

Pour répondre à monsieur Olivier Marleix : nous ne décalerons pas, nous, l'écotaxe poids-lourds, dont l'application était prévue pour 2012 : elle entrera en vigueur en juillet 2013, et drainera vers les collectivités locales environ 200 millions d'euros de financement.

Je suis d'accord avec monsieur Michel Lesage : il faut regarder la question du financement des pôles d'échange multimodaux (PEM). La négociation aura lieu dans le cadre de la prochaine génération des contrats de projets État-régions.

Je partage l'intérêt de monsieur Jacques Krabal pour le développement du vélo : le ministère a mis au point un plan vélo, et un délégué interministériel au vélo a été nommé. Une concertation avec le ministère de l'intérieur doit permettre d'améliorer l'insertion de ce mode de déplacement doux dans notre offre de transport, ainsi que l'évolution de la réglementation que son développement nécessite.

Monsieur Jean-Jacques Cottel m'a interrogé sur l'évolution du « versement transport » : il fait l'objet d'une mission du CGEDD, et sera traité dans le volet accompagnement des financements dans le cadre de la nouvelle phase de la décentralisation.

Je partage la volonté de monsieur Yann Capet concernant la sécurité portuaire : une initiative parlementaire avait vu le jour au Sénat sur ce sujet, me semble-t-il, et elle pourrait utilement être reprise par les députés.

S'agissant des concessions, je n'ai aucune approche idéologique : je me soucie d'abord de l'efficacité et de la légalité de l'action de l'État, dans le souci de l'inscrire dans le temps, et en évitant les solutions dangereuses pour l'avenir.

La question courte de Laurence Abeille appelle une réponse brève : le ministère des transports n'est plus un ministère de grandes infrastructures ; aujourd'hui, il est devenu le ministère des mobilités, ce qui implique un dialogue avec tous les acteurs concernés.

Une dernière précision : le dernier appel à projets concernant TCSP peut être financé par redéploiement budgétaire, et surtout, il peut ne pas concerner uniquement que des projets en site propre. Il doit porter sur la réalité des mobilités aujourd'hui.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je remercie le ministre chargé des transports d'avoir répondu aux interrogations de tous nos collègues.

II.— EXAMEN DES CRÉDITS

Puis la commission a examiné pour avis les crédits de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » relatifs aux transports, sur les rapports pour avis de MM. Rémi Pavvros, Jacques Alain Bénisti et Jean-Christophe Fromantin.

M. Jean-Christophe Fromantin, rapporteur pour avis pour les affaires maritimes. L'analyse de ce budget ne fait apparaître ni inflexion ni modification.

En ce qui concerne le programme 205, la première action relative à la sécurité et à la sûreté maritimes renvoie à une préoccupation largement évoquée par les directeurs de port : alors que nous connaissons une situation délicate en termes de compétitivité, le surcroît de précaution et de réglementation que s'assigne la France finit par grever notre compétitivité. L'ambition d'exemplarité est une bonne chose, mais son décalage avec la moyenne des ports européens les favorise à notre détriment. Je rappelle qu'Anvers attire la moitié du trafic de conteneurs destiné à la France. Il y a donc des parts de marché à conquérir.

L'action n° 02 relative aux gens de mer, reçoit une dotation quasi-équivalente à celle de l'année dernière. Je suivrai attentivement les choix ministériels sur la formation. La France compte 300 000 emplois dans les filières maritimes : conforter et renforcer cette position requiert des investissements forts dans le domaine de l'enseignement. Ce budget ne contient pas de ligne directrice sur ce point. Or développer le secteur nécessitera de prendre des décisions. J'ai appris la création, à Marseille, d'un cursus sur la sûreté maritime, en partenariat avec Euromed. Je salue l'initiative qui comble une lacune, car aucun programme ne permettait jusqu'à présent de former en France les « aiguilleurs de la mer ». Mais c'est une initiative locale. Je crois que l'État doit instiller une cohérence nationale entre les différents sites de l'enseignement supérieur maritime et leurs activités.

La flotte de commerce, qui bénéficie de l'action n° 03, porte également un enjeu stratégique de compétitivité. Il faut soutenir le pavillon français. À cet égard, tous auront noté la récente implication du fonds stratégique d'investissement dans la restructuration de l'armateur CMA-CGM basé à Marseille. Il reste beaucoup à faire et beaucoup d'orientations à prendre ; j'espère que le ministre pourra nous en dire plus dans les mois qui viennent.

Les actions n^{os} 04 et 05 sur l'action interministérielle de la mer et sur le soutien au programme représentent des sommes de faible ampleur, de sorte que les pourcentages d'évolution ne sont guère significatifs. Nous sommes dans la continuité.

En ce qui concerne le programme 203, la part réservée au maritime se limite à 58 millions d'euros. Les treize ports qui relèvent de l'État se partagent cette dotation, qui demeure stable depuis 2010. Je suis tout de même frappé de constater que les projets stratégiques français sont dressés pour cinq ans, quand les autorités de Rotterdam s'engagent sur un horizon de trente ans. Une vision européenne – voire plus – sur le rapport de nos ports au commerce international et à la mondialisation ne peut se limiter à cinq ans : c'est un enjeu bien plus fort, qui exige une approche bien plus large. Est-ce que nos ports ont une vocation régionale, nationale, spécialisée ? Nous avons la chance de disposer d'infrastructures en Méditerranée, où le potentiel lié à la croissance asiatique est évident, et sur l'Atlantique, où Le Havre et Dunkerque souffrent de la concurrence d'Anvers et Rotterdam. Il faut construire une vision globale, et le rôle de l'Assemblée nationale est d'interpeller le Gouvernement en ce sens.

Ce budget s'inscrit dans la continuité du passé récent. La réforme portuaire de 2008 a été digérée ; il est temps de former un nouveau projet pour notre compétitivité maritime. Pour ma part, si je déplore l'absence de signes forts dans ce projet de loi de finances, je ne reprocherai pas à l'exécutif de prendre un peu de temps pour arrêter des décisions si lourdes. Je m'abstiendrai donc.

M. Jacques Alain Bénisti, Rapporteur pour avis des crédits de l'aviation civile : Quelques rapides commentaires sur les crédits de l'aviation civile pour 2013 ainsi que sur les principales questions, notamment environnementales, liées au transport aérien...

Les crédits sont répartis au sein du programme 203 de la mission ministérielle, pour la gestion des aéroports qui demeurent de la compétence de l'État et au sein des programmes 612, 613 et 614 du budget annexe « contrôle et exploitation aériens ». Ils sont marqués par la continuité. Chacun connaît le contexte de maîtrise de la dépense publique qui s'applique au PLF pour 2013.

Les crédits du programme 203 assurent essentiellement des investissements dans des aéroports d'outre-mer et les études ainsi que les acquisitions foncières du futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Sont également prévues une aide à la réhabilitation de l'aéroport de Lorient et l'extension de plateformes appartenant à l'État à Lyon-Saint-Exupéry.

S'agissant du budget annexe, les crédits de paiement sont stables, compte tenu de l'inflation, à hauteur de 1,868 milliard d'euros. Pour les opérations en capital, ils s'élèveront à 418,4 millions pour 2013. Le Gouvernement diminue les effectifs d'une centaine d'emplois administratifs et de gestion afin de stabiliser les dépenses de personnel. L'objectif est de maintenir les postes techniques indispensables à la sécurité et au développement du contrôle du transport aérien.

Cette priorité accordée aux postes techniques se retrouve dans chaque programme. Commençons par le programme 612 « navigation aérienne », qui se concentre sur le volet technologique de la mise en place du « Ciel unique

européen ». La DSNA doit non seulement maintenir en conditions opérationnelles ses systèmes et ses infrastructures mais également les moderniser et les mettre, avant 2015, aux standards européens. À défaut, il y a un risque réel de vétusté des systèmes et font courir des risques d'incidents fragilisant la sécurité. En contrepartie, le ministère doit rechercher des économies en différant des opérations de génie civil. Pour mémoire, il exploite en métropole et outre-mer un vaste parc d'infrastructures composé de cinq centres de contrôle, de deux centres d'exploitation de systèmes, de plus de 80 tours de contrôle, de quelques bâtiments administratifs et de nombreuses stations de radiocommunication, de radionavigation ou de surveillance isolées.

Le programme 613 « Soutien aux prestations de l'aviation civile » est caractérisé en premier lieu par la bonne maîtrise du budget de l'école nationale de l'aviation civile, qui réussit année après année à se financer grâce à des recettes commerciales. En second lieu, le ministère poursuit les efforts de modernisation de ses systèmes de gestion financière.

Le programme 614 « Transports aériens, surveillance et certification » poursuit essentiellement la politique de renforcement de la sûreté, avec la création d'un laboratoire de test et de détection des explosifs et le développement d'une nouvelle application de gestion des titres d'accès dans les zones réservées des aéroports.

Comme je l'ai indiqué au début de mon intervention, les crédits du budget annexe n'appellent pas de commentaire particulier. Ils obéissent à une logique de prestations de services financés par des taxes acquittées par les compagnies aériennes et par les aéroports et ressemblent à ce titre à ceux présentés les années précédentes. Les principaux problèmes, que j'évoque dans mon rapport pour avis, sont largement « hors budget » et concernent la politique aéroportuaire et les nuisances aériennes, principalement celles liées au bruit.

Les élus comme les habitants des communes riveraines attendaient beaucoup du Grenelle de l'environnement. Le bilan n'est certes pas négatif, avec les arrêtés d'aide à l'insonorisation des habitations, les restrictions de vols de nuit à Orly, Marseille et Toulouse, mais il n'y a pas eu de remise à plat d'une politique déjà ancienne. L'élément positif est l'amplification du rôle de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'ACNUSA, qui accomplit un solide travail en relevant les incohérences de mesures et d'évaluation sur le bruit sur les plateformes, ce qui oblige l'administration à revoir ses procédures. Ses compétences viennent de s'étendre à la mesure des substances polluantes, et il faut espérer que malgré la stricte stabilisation de ses crédits, l'ACNUSA parvienne à recruter un ingénieur chargé de ces mesures.

La politique de lutte contre le bruit comprend deux grands problèmes, avec en premier lieu les vols de nuit : trois aéroports, Roissy, Marseille et Orly enregistrent annuellement plus de 10 000 mouvements nocturnes ; d'autres comme Lyon et Nice, s'approchent de ce seuil. L'ACNUSA a mis en place en 2011 un

groupe de travail à la demande des élus et des associations de riverains. Outre le fait, quelque peu étrange, que ces vols ne sont pas comptabilisés de la même manière selon les plateformes, l'ACNUSA, malgré un travail considérable, n'a pu proposer au printemps 2012 les mesures pour améliorer la situation, faute de consensus au sein du groupe de travail. La situation reste donc en l'état, avec un problème croissant puisque le nombre de vols de nuit augmente.

En second lieu, les trajectoires et les amendes pour non-respect de trajectoires : depuis 2008, une série de mesures ont été prises pour relever les plafonds d'altitude et modifier les trajectoires d'approche pour minorer les nuisances au-dessus des zones très urbanisées. L'ACNUSA comme les associations de riverains ont constaté de nombreux manquements, mais leur résultat n'est pas le même que celui de la direction générale de l'aviation civile. Qu'il y ait divergence entre administration et riverains n'est pas une surprise, mais les aéroports, la DGAC et l'ACNUSA quantifient le phénomène différemment. Je souligne ce point dans mon rapport pour avis en espérant que le gouvernement y mette bon ordre.

Non seulement nous constatons des manquements aux trajectoires, mais les tours de contrôle accordent de plus en plus de dérogations à ces trajectoires, à la demande des pilotes ou des compagnies. Ces dérogations nous semblent plus graves que les manquements car ainsi, c'est l'administration qui affaiblit le dispositif de protection contre les nuisances. C'est pour cette raison que de nombreux élus militent en faveur d'un relèvement des amendes pour qu'elles soient dissuasives.

J'en termine avec le bruit pour noter que les plans de gêne sonore et les plans d'exposition au bruit débouchent globalement sur de bons résultats, avec un chiffre d'insonorisation de logements en nette augmentation. En revanche, les deux fonds de compensation des nuisances sonores sur Roissy et Orly doivent sans nul doute être réformés. Je n'y reviens pas, ayant posé une question sur ce sujet à M. le ministre. En revanche, je demeure surpris par l'absence de planification à long terme de notre politique aéroportuaire qui prenne en compte globalement les perspectives de trafic, les capacités pour y faire face, la desserte par transports publics des plateformes depuis les villes, l'environnement, la coordination avec les autres modes de transports pour ne plus recourir à l'avion, le cas échéant. Autour d'Orly, la situation devient de plus en plus difficile pour 5 millions de personnes. Aussi je souhaite que le Gouvernement mette à l'étude une solution consistant à déplacer les pistes à plusieurs dizaines de kilomètres et à les relier à l'aérogare par un système de navettes automatiques.

C'est en raison des incohérences sur la politique aéroportuaire que je donne en conclusion un avis défavorable sur les crédits de l'aviation civile.

M. Rémi Pavros, rapporteur pour avis sur les transports terrestres.
Dans le projet de loi de finances, le budget des transports terrestres est maintenu par rapport à 2012 et exprime la volonté d'honorer les engagements pris durant la

précédente législature, d'entretenir et de mettre à niveau le réseau, et de participer à la transition énergétique et environnementale de notre pays.

Le budget proposé pour les transports terrestres donne la priorité à l'entretien et à la rénovation du réseau existant, plutôt qu'à l'engagement dans de nouveaux projets d'infrastructures, compte tenu de l'état sérieux dans lequel se trouve le réseau.

Ce budget est certes soumis à l'effort national, mais il est important de souligner que les crédits ferroviaires sont préservés et stabilisés, à hauteur de 2,536 milliards d'euros), et que la dotation pour l'entretien routier progresse de 8 %. 80 % des crédits du programme sont consacrés à l'action n° 10 « *Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires* ».

Si les crédits ferroviaires sont stables, l'enveloppe ne permet ni de porter l'avenir de RFF, ni d'engager de nouveaux chantiers.

Les crédits de paiement sont préservés grâce à la possibilité de réduire cette année de 300 millions d'euros la subvention d'équilibre de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), du fait de l'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds, dont on mesure bien qu'elle ne sera pas facile à mettre en place, mais dont les recettes sont estimées à plus de 400 millions d'euros pour le second semestre 2013 et à plus de 800 millions d'euros en 2014. Les moyens de l'AFITF augmenteront ainsi de 4 %.

Le choix budgétaire de stabilisation globale des crédits a pour corollaire la mise en route d'un chantier de grande envergure : celui du schéma national des infrastructures de transport revu et corrigé par la commission « *mobilité 21* ». Ce chantier est celui d'une véritable redéfinition des priorités qui seront les nôtres durant les années à venir. Le rapport de la commission est attendu pour le printemps 2013.

En tant que rapporteur pour avis, je souhaite attirer l'attention de la commission sur deux dispositifs qui concernent soit l'aménagement du territoire, soit le développement durable, qui sont des priorités du gouvernement.

Le premier dispositif est le compte d'affectation spéciale « *Services nationaux de transport conventionné de voyageurs* », avec le relèvement du plafond de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires, taxe sur les bénéfices de la SNCF. Ce relèvement permet d'augmenter de 45 millions les moyens consacrés par l'État à la pérennisation des TET sans peser davantage sur les finances de l'État. Il a été opéré par la première partie du projet de loi de finances, approuvée hier en séance publique.

Le second dispositif est le compte d'affectation spéciale « *Aides à l'acquisition de véhicules propres* » dont les crédits bénéficient d'une hausse de 20,8 % par rapport à 2012. Ses recettes proviennent de la taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation. Le produit de cette taxe va passer de

234 millions d'euros en 2012 à 403,6 millions en 2013 grâce à la prorogation et au durcissement du malus automobile opérés par la première partie du projet de loi de finances. Il finance deux aides : l'aide à l'acquisition des véhicules propres, pour 402 millions d'euros, et l'aide au retrait de véhicules polluants, pour 1,6 million d'euros.

Dans le contexte de ce budget de respect des engagements pris, de mise à niveau du réseau, et tenant compte des préoccupations liées au développement durable, je propose d'approuver ces crédits et d'ouvrir, à cette occasion, plusieurs pistes de réflexion.

Au cours de l'année 2013 seront posées un certain nombre de questions essentielles sur l'avenir du transport dans sa globalité et de la mobilité, avec d'abord la question de l'avenir de l'AFITF, qui sera lié au premier bilan de l'application de l'écotaxe poids lourds. D'autre part, 2013 sera une année qui permettra d'y voir plus clair sur les financements européens pour les grands projets d'infrastructures sur notre territoire que sont le canal Seine Nord, le Grand Paris ou les LGV.

S'agissant de la participation des sociétés autoroutières à l'effort général, j'indique que j'ai auditionné des représentants de ces sociétés et constaté que leurs relations avec l'État sont extrêmement tendues. L'augmentation de la TAT de 198 millions d'euros ne les facilite pas, mais la situation financière des concessionnaires est particulièrement intéressante. Ces sociétés ont généré en 2011 un chiffre d'affaires de 8,45 milliards d'euros, avec un résultat net positif de 1,94 milliard et des investissements de 1,75 milliard. Fin 2011, leur endettement était de 31,1 milliards d'euros. Il faudra à étudier la proposition des concessionnaires, canaliser dans les prochaines années 6 milliards d'euros de leurs investissements vers les « petits bouts », compte tenu du retour que l'État pourra en tirer ensuite en termes fiscaux. Les problèmes juridiques liés à la demande d'allongement des concessions doivent être étudiés avec soin, mais cette proposition mérite d'être travaillée.

Comment envisager la participation de l'État au programme de rénovation des trains Intercités ? On est à l'heure du rendez-vous. Soit on considère qu'il y a une quasi-obligation de participer parce qu'on ne peut pas faire autrement, soit on considère qu'il y a là une offre commerciale nouvelle à développer, car les TET ont une place à occuper entre les TGV et les TER. C'est la possibilité d'offrir à nos concitoyens un service extrêmement important, notamment en termes d'équilibre des territoires.

2013 sera aussi le moment de constater les résultats de la politique en faveur des véhicules « propres », de relancer les travaux sur la pérennité du fret - la réflexion de notre Assemblée sur ce sujet va être relancée par la table ronde organisée par notre commission le 14 novembre prochain -, de poursuivre les travaux de prospective, sur les outils comme VNF et sur un éventuel rapprochement entre RFF et la SNCF, et enfin de travailler un peu plus - les

crédits consacrés à la recherche en la matière sont très faibles – sur ce qu'on peut appeler les « trains HQE », c'est-à-dire sur la manière de rendre le système ferroviaire plus respectueux de l'environnement.

Le budget des transports est important, il tient compte des engagements pris précédemment et essaye d'y répondre, notamment pour permettre à RFF de maintenir le rythme de rénovation de 1 000 kilomètres de voies par an. J'invite donc la commission à se prononcer en faveur de ces crédits.

*À l'issue de la discussion, suivant l'avis de M. Rémi Pavros, rapporteur pour avis, et contrairement à l'avis de M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis, M. Jean-Christophe Fromantin, rapporteur pour avis sur les affaires maritimes s'abstenant, la commission a émis **un avis favorable à l'adoption** des crédits des programmes 203, 205, 207 et 217 de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » pour 2013.*

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

• À Paris

- Mme Nancy Canovès Fuster, *conseillère technique en charge des relations avec le Parlement et les élus auprès du Ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche*
- M. Guillaume Leforestier, *conseiller budgétaire et fiscal auprès de la Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie*
- M. François Lambert, *conseiller mer, outre-mer et affaires réservées auprès du Ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche*
- M. Eamon Mangan, *conseiller pêche auprès du Ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche*
- M. Cédric Ghraïl, *conseiller finances auprès du ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche*
- M. Hervé Martel, *président du directoire du Grand Port maritime du Havre*
- M. Jean-Pierre Chalus, *président du directoire du Grand Port maritime de Nantes/Saint-Nazaire*
- M. Philippe Guillard, *président du directoire suppléant du Grand Port maritime de La Rochelle*

• À Marseille

Préfecture des Bouches-du-Rhône :

- M. Alain Boisseau, *chef du bureau de défense civile et économique*
- M. Étienne de Clercq, *bureau de défense civile et économique*

Grand Port maritime de Marseille :

- M. Jean-Claude Terrier, *directeur général, président du directoire*
- M. Amaury de Maupeou, *directeur, Commandant du Port, direction capitainerie sécurité sûreté*

Direction départementale des territoires et de la mer :

- M. Arnold Rondeau, *adjoint au délégué à la mer et au littoral*

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

- Mme Yves Lespinat, *adjoint sécurité défense*

Gendarmerie maritime

- M. Christophe Begard, *Commandant de la compagnie de gendarmerie maritime de Marseille*

Police aux Frontières

– M. Jacques Valente, *adjoint au directeur départemental*

CMA – CGM

– M. Jacques Saadé, *président-directeur général*

La Méridionale (CMN)

– M. Marc Reverchon, *directeur général, également président du conseil de développement du Grand port maritime de Marseille*

École nationale supérieure (ENSM)

– M. Jean-Pierre Hayot, *directeur des études*

– M. Yann Vachias, *chef du département sciences nautiques*