



N° 278

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 octobre 2007

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2008** (n° 189),

TOME III

**ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT
ET AMÉNAGEMENT DURABLES**

VOLUME 4

SECURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES

PAR M. JEAN-YVES BESSELAT

Député.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I.— PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU BUDGET DE LA MER : DES PERSPECTIVES FAVORABLES QUI APPELLENT UNE GESTION PLUS RIGOREUSE	8
A.— UNE GESTION BUDGÉTAIRE PERFECTIBLE MISE EN ÉVIDENCE PAR LE RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCE	9
1. La sécurité maritime, érigée en priorité par le Parlement, doit rester l'objectif fondamental de l'administration en charge de la mer	9
2. Parallèlement à un effort très louable pour contenir les dépenses de personnel, les dépenses de fonctionnement prennent le pas sur les dépenses d'investissement	11
B.— LE PROJET DE BUDGET 2008 : UNE VRAIE AMBITION POLITIQUE MAIS UN CADRE FINANCIER À PARFAIRE.....	13
1. Un cadre financier perfectible	13
<i>a) Un choix d'actions qui ne correspond pas à l'esprit de notre nouvelle architecture budgétaire</i>	13
<i>b) Des indicateurs de performance qui doivent encore être affinés</i>	13
2. Un signal budgétaire favorable au monde maritime.....	15
<i>a) Un signal budgétaire mettant en évidence les priorités du gouvernement</i>	15
<i>b) Des objectifs qui doivent être affichés plus clairement</i>	17
II.— LA SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES PASSENT PAR LA QUALITÉ DE L'ÉQUIPEMENT ET LA COMPÉTENCE DU MARIN	19
A.— LA FORMATION MARITIME A LA CROISÉE DES CHEMINS.....	20
1. Un effort budgétaire à soutenir	20
2. Une filière en pleine reconstruction	23
<i>a) Le projet de loi sur la nationalité des équipages pose certaines questions</i>	23
<i>b) Vers un éventuel transfert des ENMM aux régions ?</i>	26

B.— LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT MARITIME RESTE LA PRIORITÉ ABSOLUE DU GOUVERNEMENT	27
1. Présentation des missions des CROSS	27
2. Bilan d'activité des CROSS	31
3. Évolution et utilisation des crédits et des personnels affectés aux CROSS	35
III.— LE CADRE JURIDIQUE DES PORTS ET LE SOUTIEN A LA FLOTTE DE COMMERCE AU CŒUR DE L'ACTIVITE DU GOUVERNEMENT	39
A.— LES PORTS FRANÇAIS FACE A DES MUTATIONS IMPORTANTES.....	39
1. Un bouleversement du cadre juridique de leur activité	39
2. Les crédits budgétaires destinés aux ports doivent être confortés	43
B.— L'AIDE À LA FLOTTE DE COMMERCE	45
1. La réussite du nouveau registre international français se vérifie chaque année un peu plus	45
<i>a) La mise en place du RIF</i>	<i>45</i>
<i>b) L'immatriculation des navires au RIF est en bonne voie</i>	<i>48</i>
2. Le nouveau GIE fiscal sera opérationnel avant la fin de l'année	49
<i>a) Un dispositif avantageux bloqué par Bruxelles</i>	<i>49</i>
<i>b) Le nouveau dispositif du GIE fiscal mis en place en 2007</i>	<i>50</i>
EXAMEN EN COMMISSION	53

MESDAMES, MESSIEURS,

Le premier budget de cette XIII^{ème} législature s'inscrit, comme tous les budgets de la précédente législature, dans le cadre d'une conjoncture économique très porteuse pour le transport maritime.

En 2006, l'activité mondiale a en effet continué de bénéficier du développement de la Chine, qui prévoit un excédent de son commerce extérieur de 177 milliards de dollars (contre 102 milliards en 2005). Le taux de croissance mondial s'établit à 5,1% en 2006, tiré en particulier par le développement de pays tels que le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine. Les échanges commerciaux restent très actifs avec une croissance de près de 9 %. L'année 2006 reste très favorable pour le transport maritime de marchandises, tant au niveau des taux de fret que des carnets de commande des chantiers de construction et de la valeur des navires sur le marché du neuf et de l'occasion. Les armateurs français, hors transport de passagers, tirent parti de ce contexte très favorable.

Selon les derniers chiffres disponibles⁽¹⁾, le chiffre d'affaires (transports maritimes et côtiers) des armements français était estimé à 9,3 milliards d'euros avec des transports réalisés par les armements français représentant plus de 100 millions de tonnes.

A l'heure où la commission présidée par M. Jacques Attali réfléchit aux moyens de libérer la croissance française, comment ne pas rappeler, une nouvelle fois, qu'il existe un secteur dans lequel la France a depuis Colbert toujours été en pointe au niveau mondial, où la croissance n'a pas besoin d'être libérée, où les perspectives d'emploi sont très favorables à tel point qu'il faut aujourd'hui réfléchir à augmenter massivement les capacités de formation des écoles de la marine marchande, et où la richesse produite peut augmenter significativement à courte échéance à condition qu'une politique adéquate soit menée, notamment au niveau des infrastructures portuaires.

(1) Source : Cluster maritime octobre 2006.

Comment ne pas rappeler aussi, alors que le pays entier se sent concerné par la préservation de notre planète à l'occasion du Grenelle de l'environnement, que le transport maritime représente, comparativement au transport routier essentiellement, une formidable opportunité de réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Cette opportunité ne peut cependant être concrétisée qu'à condition que la politique de développement de nos infrastructures maritimes soit plus offensive, et que les soutiens budgétaires à cette politique soient adéquats.

*

En dépit de ces perspectives très favorables, certains problèmes à régler rapidement pèsent pourtant sur la filière maritime française. Les prochains mois seront cruciaux pour apporter une solution à ces problèmes, et le présent budget doit absolument concourir à poser les jalons d'un nouveau départ pour le transport maritime français entre 2008 et 2012.

Quels sont les éléments générant ces interrogations ? En premier lieu, on doit mentionner la présentation en Conseil des ministres du 25 juillet 2007 du projet de loi relatif à la nationalité des équipages, dont l'objet est, sous la menace d'un recours en manquement de la Commission européenne sur lequel votre rapporteur reviendra, d'ouvrir aux ressortissants communautaires les postes de capitaine ou de second à bord des navires français. Ce projet de loi, dont la discussion au Sénat est intervenue le 18 septembre dernier, devait initialement être discuté à l'Assemblée nationale au début du mois de novembre.

Le gouvernement a finalement décidé de différer cet examen, laissant à votre rapporteur, qui a également été désigné rapporteur de ce projet de loi par la Commission, le temps de faire le point sur les conséquences qu'il peut avoir sur l'emploi maritime. A peine deux ans après le vote de la loi relative au registre international français, dont l'objet était précisément d'augmenter le nombre des navires battant pavillon français et, par voie de conséquence, de conforter les perspectives d'emploi des jeunes diplômés de la marine marchande, ce projet de loi pose un certain nombre de questions dont votre rapporteur traitera dans une note rédigée à l'issue d'une série d'auditions, et qui pourra être examinée très rapidement.

Lors de l'examen au Sénat de ce projet de loi, le secrétaire d'État en charge des transports, M. Dominique Bussereau, a par ailleurs annoncé la tenue d'une table ronde sur l'emploi maritime, prévue à Paris le 7 décembre prochain. Les termes des débats qui auront lieu dans le cadre de cette table ronde sont connus : les armateurs français estiment que l'on manque de marins français, dont la qualité de la formation est internationalement reconnue. Dans le même temps, la concurrence internationale très importante qui existe dans ce secteur économique menace de plus en plus les débouchés des jeunes diplômés de la marine. Il faut donc tout à la fois consolider le pavillon français et augmenter les moyens destinés à la formation maritime, qu'elle soit secondaire ou supérieure.

Il faut par ailleurs mentionner les incertitudes pesant sur l'ENIM, dans le cadre du projet gouvernemental de réforme des régimes spéciaux auquel votre rapporteur est par ailleurs totalement favorable. Néanmoins, la réforme des régimes spéciaux ne saurait conduire à ne plus prendre en compte la pénibilité d'un emploi dans la fixation de l'âge légal de départ à la retraite. De ce point de vue, comment expliquer aux marins français, commençant leur carrière souvent jeunes, absents plusieurs mois de l'année de leur domicile, travaillant dans l'un des environnements les plus exigeants et les plus dangereux qui existe, souvent de nuit, qu'il est infondé de vouloir prétendre à une bonne retraite dès l'âge de 55 ans ; c'est impossible... Fort heureusement, les efforts réalisés par la majorité actuelle pour renforcer notre pavillon offre des perspectives favorables au ratio entre les actifs et les retraités dans le domaine de la marine, ratio qui est aujourd'hui très dégradé.

Du côté des armateurs, un certain malaise est également perceptible. Malgré les perspectives très favorables du transport maritime mondial, le rang de la France dans ce secteur ne cesse de se dégrader. La flotte de commerce française, qui occupait encore le 10^{ème} rang mondial en tonnage au cours des années 70, figure aujourd'hui au 28^{ème} rang. L'Europe est pourtant la première puissance maritime mondiale, notamment depuis l'entrée des flottes chypriotes et maltaises.

Le RIF, conçu pour créer une dynamique favorable à l'immatriculation de nouveaux navires au pavillon français, ne semble pas avoir, pour l'instant, suffit à répondre à leurs attentes. En effet, le GIE fiscal, dispositif favorable à l'amortissement des nouveaux navires, était en effet bloqué depuis 2005 suite à une enquête menée par la commission européenne sur la compatibilité de ce dispositif avec les dispositions du traité relatives aux aides d'État. Cet automne 2007 nous donne, de ce point de vue, des raisons d'espérer puisque le décret permettant de relancer le dispositif vient d'être publié le 1^{er} octobre dernier, tandis que l'instruction fiscale rendant le nouveau GIE fiscal totalement opérationnel doit être bouclée durant les tous premiers jours de novembre. Rappelons qu'une soixantaine de navires sont actuellement en construction pour des armateurs français, qui vont saisir l'opportunité du GIE fiscal pour pavillonner au RIF. Restent les tracasseries administratives bien françaises liées à l'immatriculation au RIF, sur lesquelles votre rapporteur reviendra pour les dénoncer.

*

Le contexte dans lequel s'inscrit ce projet de budget est donc celui d'un immense besoin de consolidation de toute la filière. De ce point de vue, les crédits prévus par le programme "*Sécurité et affaires maritimes*" sont une bonne nouvelle, puisqu'ils enregistrent une hausse conséquente, passant de 131 millions d'euros à 136 millions d'euros en crédits de paiement. Ce chiffre global mérite évidemment une analyse plus fine, mais, dans le contexte actuel de nos finances publiques, il faut comprendre cette évolution globale comme un coup de pouce du gouvernement en faveur de la filière maritime.

I.— PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU BUDGET DE LA MER : DES PERSPECTIVES FAVORABLES QUI APPELLENT UNE GESTION PLUS RIGOUREUSE

Le projet de loi de finances pour 2008 est le troisième à être présenté selon la nouvelle nomenclature résultant de la loi organique n° 2001-692 relative aux lois de finances. Sans remettre en cause les principes de saine gestion et d'efficacité de la dépense publique qu'implique cette nouvelle architecture budgétaire, votre rapporteur s'est élevé depuis 2004 contre la manière dont cette loi organique a été appliquée dans le domaine des transports, et plus particulièrement dans le domaine des affaires maritimes.

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

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

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

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

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

Pour la troisième année consécutive, et compte tenu du fait qu'il n'existe plus de rapporteur spécial spécifique pour les crédits de la mer à la commission des Finances, votre rapporteur aura pour objectif d'examiner l'évolution des

crédits de la mer, quels que soient le programme ou la mission sur lesquels ils sont imputés.

En outre, votre rapporteur est sensible aux appels, émanant de certains ténors de la majorité actuelle, à un développement du contrôle du Parlement sur l'action du gouvernement – cet aspect faisant d'ailleurs l'objet de réflexions importantes dans le cadre de la commission présidée par M. Édouard Balladur sur la réforme de notre Constitution. Dans le cadre du présent budget, cet accroissement du contrôle est d'autant plus souhaitable que, conformément aux dispositions de la loi organique du 1^{er} août 2001, les premiers rapports annuels de performance, portant sur l'exercice budgétaire 2006, ont été transmis au Parlement durant l'été. Votre rapporteur consacrera par conséquent une partie du rapport à une analyse rétrospective de l'exécution du budget de l'année 2006.

A.— UNE GESTION BUDGÉTAIRE PERFECTIBLE MISE EN ÉVIDENCE PAR LE RAPPORT ANNUEL DE PERFORMANCE

Le premier Rapport annuel de performance (RAP) portant sur le programme "*Transport, sécurité et affaires maritimes*", transmis à votre rapporteur durant l'été, est très riche d'enseignements sur les forces et les faiblesses de la gestion budgétaire des crédits de la mer par l'administration qui en est à la charge.

D'une manière générale, on peut dire, sans remettre en cause la qualité du budget voté pour 2006, que sa mise en œuvre par l'administration de la mer met en défaut certains aspects que votre rapporteur, et au-delà la Commission et tout le Parlement, avaient considéré comme fondamentaux à la fin de l'année 2005, lorsque le projet de budget 2006 a été soumis au Parlement.

1. La sécurité maritime, érigée en priorité par le Parlement, doit rester l'objectif fondamental de l'administration en charge de la mer

A la fin de l'année 2005, votre rapporteur a été très clair sur les priorités qui doivent être recherchées en 2006. Après avoir intitulé la dernière partie du rapport « *la sécurité maritime doit rester la priorité du gouvernement* », votre rapporteur conditionnait l'avis positif donné par la Commission aux éléments suivants :

« L'année 2005 a été émaillée de quelques incidents qui sont autant de signaux démontrant qu'il faut absolument rester mobilisé dans le domaine de la sécurité maritime » ⁽¹⁾

« A la lumière des expériences passées, il apparaît de plus en plus nécessaire de mobiliser les moyens permettant d'éviter de nouvelles catastrophes, non seulement en raison de leurs incidences sur l'environnement, mais aussi en

(1) Cette préconisation était assortie d'une analyse très détaillée des incidences financières des catastrophes récentes, notamment celles de l'Erika et du Prestige.

raison de leur impact financier pour les victimes, qu'elles soient des particuliers, des entreprises ou des collectivités. »

A-t-il été tenu compte de ces recommandations émises dans le cadre un budget relativement restrictif ? Le rapport annuel de performance nous donne à cet égard des informations décevantes, pour ne pas dire alarmantes :

PRÉSENTATION DES CRÉDITS DE PAIEMENT DISPONIBLES EN 2006

(en euros)

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 2 Dépenses de personnel	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total y.c. FDC et ADP prévus
01	Sécurité et sûreté maritimes		6 424 400	15 345 000	2 174 500	27 565 601
02	Gens de mer et enseignement maritime		3 686 000	910 000	5 903 000	10 727 674
03	Flotte de commerce				72 711 618	72 711 618
04	Action interministérielle de la mer		5 237 000	4 331 285		10 129 785
05	Soutien au programme	15 414 000	9 415 000	620 000		25 509 000
Totaux		15 414 000	24 762 400	21 206 285	80 789 118	146 643 678

Source : *Projet annuel de performance 2008*

PRÉSENTATION DES CRÉDITS DE PAIEMENT CONSOMMÉS EN 2006

(en euros)

Numéro et intitulé de l'action / sous-action		Titre 2 Dépenses de personnel	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total y.c. FDC et ADP
01	Sécurité et sûreté maritimes		11 856 018	9 037 131	3 074 500	23 967 649
02	Gens de mer et enseignement maritime		178 540	293 909	9 718 787	10 191 236
03	Flotte de commerce				71 557 579	71 557 579
04	Action interministérielle de la mer		12 312 956	2 920 809	87 308	15 321 073
05	Soutien au programme	12 753 324	9 608 069	812 464		23 173 857
Totaux		12 753 324	33 955 583	13 064 313	84 438 174	144 211 394

Source : Projet annuel de performance 2008.

Alors que plus de 27 millions d'euros étaient disponibles au titre de l'année 2006 en faveur de la sécurité maritime, 23 millions d'euros seulement ont été dépensés ; pourtant, votre rapporteur s'est alarmé, l'année dernière, lors de l'audition budgétaire du ministre, de nombreux retards enregistrés dans la rénovation des CROSS, dont le rôle central dans la sécurité maritime n'est plus à démontrer. Ces retards étaient liés à certains problèmes de sous-traitance qui auraient certainement pu être réglés en mobilisant plus massivement les moyens budgétaires pourtant mis à la disposition de l'administration par le Parlement avec des consignes tout à fait explicites.

A l'inverse, les dépenses liées à l'action interministérielle de la mer, action dont le caractère directement opérationnel est moins évident, ont en définitive été de près de 15 millions d'euros en 2006, alors que l'autorisation parlementaire ne portait que sur 10 millions d'euros. Les dépenses de structure ne sauraient prendre le pas sur les dépenses opérationnelles dans un domaine aussi sensible que la protection de la sécurité maritime.

2. Parallèlement à un effort très louable pour contenir les dépenses de personnel, les dépenses de fonctionnement prennent le pas sur les dépenses d'investissement

L'analyse du rapport de performance pour l'année 2006 par type de dépense laisse par ailleurs apparaître une absorption inquiétante des crédits par les dépenses de fonctionnement courant.

PRÉSENTATION PAR TITRE ET CATÉGORIE DES CRÉDITS CONSOMMÉS EN 2006

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement			
	Consommées en 2005 (*)	Ouvertes en LFI pour 2006	Consommées en 2006 (*)	Consommées en 2005 (*)	Ouvertes en LFI pour 2006	Consommées en 2006 (*)
Titre 2. Dépenses de personnel		15 414 000	12 753 324		15 414 000	12 753 324
Rémunérations d'activité						
Coûtisations et contributions sociales		9 709 000	8 843 714		9 709 000	8 843 714
Prestations sociales et allocations diverses		5 592 000	3 835 252		5 592 000	3 835 252
Titre 3. Dépenses de fonctionnement		113 000	74 358		113 000	74 358
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel		24 762 400	34 295 642		24 762 400	33 955 563
Subventions pour charges de service public		24 762 400	34 295 642		24 762 400	33 955 563
Titre 5. Dépenses d'investissement		20 306 285	9 764 746		21 206 285	13 064 313
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'Etat		20 306 285	7 787 870		21 206 285	12 364 099
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'Etat		0	1 976 876			700 214
Titre 6. Dépenses d'intervention		80 789 118	84 060 565		80 789 118	84 438 174
Transferts aux ménages		3 025 000	2 495 189		3 025 000	2 702 064
Transferts aux entreprises		34 511 618	71 800 636		34 511 618	71 800 636
Transferts aux collectivités territoriales		0	2 240 614			2 388 299
Transferts aux autres collectivités		43 252 500	7 524 146		43 252 500	7 547 175
Totaux hors FDC et ADP		141 271 803			142 171 803	
Ouvertures et annulations (*)		+37 620 772			+9 170 106	
Totaux (*)		178 892 575	140 874 297		151 341 909	144 211 394

Alors que les dépenses de personnel ont été finalement moindres que celles initialement prévues, ce qui est une bonne chose pour l'efficacité de la dépense globale du programme, on constate que les dépenses de fonctionnement ont été nettement supérieures que celles autorisées en loi de finances initiale (34 millions d'euros au lieu de 24 millions d'euros), tant en autorisations d'engagement qu'en crédits de paiement. En revanche, les dépenses d'investissement ont été largement inférieures à celles initialement prévues ; pourtant dans le domaine de la sécurité et des affaires maritimes plus que dans tout autre, l'investissement est un élément très important : pensons par exemple aux CROSS, dans lesquels les technologies les plus récentes ne peuvent pas être installées à cause d'un manque de crédits d'investissement.

B.— LE PROJET DE BUDGET 2008 : UNE VRAIE AMBITION POLITIQUE MAIS UN CADRE FINANCIER À PARFAIRE

À la lecture du présent projet de budget, il apparaît indéniablement que le gouvernement a cherché, une fois de plus, à afficher son soutien budgétaire au monde maritime, pour la troisième année consécutive. Dans le même temps, on ne peut que noter à nouveau que le cadre dans lequel est présenté le budget continue de constituer une mise en œuvre imparfaite de la LOLF.

1. Un cadre financier perfectible

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

Le choix des actions du programme traduit, comme l'année dernière, les difficultés du ministère des transports à mettre œuvre les principes de la LOLF.

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

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

b) Des indicateurs de performance qui doivent encore être affinés

Votre rapporteur note que certains indicateurs de performance manquent singulièrement d'ambition, notamment lorsque le pourcentage de réalisation de cet

indicateur est supérieur à 95 % dès la première année. D'un point de vue managérial, il semblerait plus opportun de trouver des indicateurs de performance dont le taux de réalisation se situe aux environs de 50 %, pour laisser aux services concernés une large marge de progression.

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

– l'indicateur 1.2 (taux de disponibilité des aides à la navigation et des moyens de surveillance). Il retrace, entre autres, la disponibilité des dispositifs de séparation du trafic maritime. Il apparaît tout à fait normal que ce taux soit de 97,6 % depuis sa mise en place, tant il est vrai qu'il est extrêmement dangereux de laisser des navires sans surveillance, par exemple dans le rail d'Ouessant. Il est par ailleurs inquiétant de constater que cet indicateur tend à se dégrader puisqu'il est passé de 97,6% en 2005 à 92,2% en 2006 ;

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

À l'inverse, certains indicateurs sont très intéressants pour évaluer l'efficacité de la politique maritime de notre pays, comme par exemple le taux d'identification des navires à l'origine de rejets illicites et polluants en mer (de l'ordre de 10 %), même si l'on peut regretter que la cible fixée pour 2010 (12%) soit peu ambitieuse par rapport aux résultats obtenus en 2006 (11,5%). Dans le même ordre d'idées, le taux de contrôle des navires étrangers (supérieur au chiffre de 25 % prescrit par le Mémorandum de Paris) est particulièrement intéressant, et l'on ne peut que féliciter le ministère pour l'excellent chiffre obtenu en 2006 (près de 31 %).

Notons enfin que certains indicateurs doivent encore être affinés. A titre d'exemple, l'indicateur 2.1 peut paraître intéressant, puisqu'il est constitué par le taux des actifs maritimes parmi les anciens élèves des établissements d'enseignement maritime après 5 ans d'activité. C'est un bon indicateur et l'on peut se féliciter du fait qu'il soit supérieur à 85%, mais il ne rend pas compte des efforts sur lesquels doivent réellement porter les travaux du ministère en matière de formation maritime, qui feront l'objet de la table ronde du 7 décembre prochain : la France manque actuellement massivement de marins qualifiés, ainsi que le reconnaissent les armateurs eux-mêmes. Il serait donc intéressant d'associer un indicateur quantitatif à celui existant, afin de mettre en évidence l'accroissement du nombre d'élèves formés. De l'aveu de tous, il faut dans ce domaine passer de 300 diplômés des écoles de la marine marchande à 600, voire plus.

Enfin, puisque le gouvernement est actuellement largement investi dans le Grenelle de l'environnement, notons que l'une des propositions issues du Grenelle consiste à inclure des indicateurs « environnementaux » dans tous les programmes où cela est possible. S'agissant du programme « *Sécurité et affaires maritimes* », cette démarche serait particulièrement concluante : votre rapporteur appelle donc le ministère à réfléchir très vite à cette question en vue du budget 2009.

2. Un signal budgétaire favorable au monde maritime

a) Un signal budgétaire mettant en évidence les priorités du gouvernement

En dépit de ces critiques de formes, votre rapporteur se doit de constater que le projet de loi de finances initiale pour 2008 consolide les crédits destinés à financer notre politique maritime, et ce quel que soit le périmètre pris en considération.

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

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DESTINÉS À LA SÉCURITÉ ET AUX AFFAIRES MARITIMES

Actions	Unités de budgétisation	LFI 2007			Demandes 2008			Évolution en % par rapport à la LFI 2007			Évolution en crédits par rapport à la LFI 2007
		AE	CP	CP	AE	CP	CP	AE	CP	AE	
Sécurité et sûreté maritimes	surveillance du trafic maritime	1 506 764	11 411 764	13 000 000	15 229 980	400 000	33,5%	-16,2%	9,7%	35 500	3 818 216
	contrôle des navires	364 500	364 500	400 000	400 000	400 000	9,7%	9,7%	9,7%	35 500	35 500
	signalisation maritime	11 958 800	12 833 800	11 200 000	11 520 000	11 520 000	-6,3%	-10,2%	-6,3%	-758 800	-1 313 800
Sécurité et sûreté maritimes	subventions à la SNSM	2 217 000	2 217 000	2 173 000	2 173 000	2 173 000	-2,0%	-2,0%	-2,0%	-44 000	-44 000
	BEA mer	245 916	245 916	250 000	250 000	250 000	1,7%	1,7%	1,7%	4 084	4 084
TOTAL Action Sécurité et sûreté maritimes		30 292 980	27 072 980	27 023 000	29 572 980	29 572 980	-10,8%	-10,8%	-9,2%	-3 269 980	2 500 000
Gens de mer et enseignement maritimes	formation initiale	7 046 105	7 046 105	7 118 000	7 118 000	7 118 000	1,0%	1,0%	1,0%	71 895	71 895
	formation continue	1 237 500	1 237 500	1 237 500	1 237 500	1 237 500	0,0%	0,0%	0,0%	0	0
	gens de mer	2 630 000	2 630 000	2 300 000	2 300 000	2 300 000	-12,5%	-12,5%	-12,5%	-330 000	-330 000
TOTAL Action Gens de mer et enseignement maritimes		10 913 605	10 913 605	10 655 500	10 655 500	10 655 500	-2,4%	-2,4%	-2,4%	-258 105	-258 105
Flotte de commerce	flotte de commerce	73 515 795	73 515 795	75 290 000	75 290 000	75 290 000	2,4%	2,4%	2,4%	1 774 205	1 774 205
	TOTAL Action Flotte de commerce	73 515 795	73 515 795	75 290 000	75 290 000	75 290 000	2,4%	2,4%	2,4%	1 774 205	1 774 205
Action interministérielle de la mer	Police en mer	7 197 087	7 197 087	6 902 000	7 202 000	7 202 000	-4,1%	0,1%	-4,1%	-295 087	4 913
	Polmar	2 579 940	2 579 940	1 824 187	2 679 850	2 679 850	-29,3%	3,9%	-755 753	99 910	
TOTAL Action interministérielle de la mer		9 777 027	9 777 027	8 726 187	9 881 850	9 881 850	-10,7%	1,1%	-1 050 840	104 823	
Soutien au programme	Depenses communes aux services	10 321 197	10 321 197	10 686 197	10 686 197	10 686 197	3,5%	3,5%	3,5%	365 000	365 000
	TOTAL Action Soutien au programme	10 321 197	10 321 197	10 686 197	10 686 197	10 686 197	3,5%	3,5%	3,5%	365 000	365 000
TOTAL Programme SAM		134 820 604	131 600 604	132 380 884	136 086 527	136 086 527	-1,8%	3,4%	-2 439 720	4 485 923	

Lorsque l'on prend en compte les éventuels rattachements de fonds de concours ainsi que les ventilations prévues en loi de finances initiale, l'appréciation favorable est confirmée.

**ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME « SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES »
(Y COMPRIS FONDS DE CONCOURS ET VENTILATIONS)**

(en millions d'euros)

INTITULÉ DE L'ACTION	LFI 2007	PLF 2008	Évolution PLF 2007/LFI 2006 (en %)
Sécurité et sûreté maritimes	135.7	142.4	+4.9
Gens de mer et enseignement maritime	78.7	81.2	+3.2
Flotte de commerce	73.8	75.8	+2.7
Action interministérielle de la mer	36.8	38.5	+4.6
Soutien au programme	0	0	=
Total	325	337.8	+3.93

Enfin, lorsque l'on prend en compte les crédits affectés à l'ENIM et aux ports, en reconstituant ainsi l'ancienne section budgétaire « Mer », on constate une légère baisse des crédits, mais votre rapporteur démontrera que cette baisse est imputable à la décentralisation des ports d'intérêt national au 1^{er} janvier 2007. Les crédits auparavant affectés à ces ports ont été supprimés au profit d'une dotation aux collectivités concernées.

**ÉVOLUTION DES CRÉDITS DE LA MER
(Y COMPRIS LES CRÉDITS AFFECTÉS À L'ENIM ET AUX PORTS)**

(en millions d'euros)

INTITULÉ DE L'ACTION	LFI 2007	PLF 2008	Évolution PLF 2007/LFI 2006 (en %)
Crédits du programme « Sécurité et affaires maritimes »	131,6	136,1	+3,4
Crédits affectés aux ports	102,8	77,5	- 24,6
Crédits affectés à l'ENIM ⁽¹⁾	718,6	719	+0,1
Total	953	932,6	-2,1

b) Des objectifs qui doivent être affichés plus clairement

Les objectifs que s'est assigné le ministère de la mer, tels qu'exposés dans les documents budgétaires, sont très clairs et correspondent parfaitement aux priorités reconnues par votre rapporteur.

⁽¹⁾ Rappelons que ces crédits sont désormais inscrits dans le programme n° 197 « Régime de retraite et de sécurité sociale des marins », au sein de la mission « Régimes sociaux et de retraite ».

Pour l'année 2008, les principales orientations de la politique définie par le gouvernement consistent à :

- optimiser le fonctionnement et l'insertion des ports maritimes dans leur environnement, comme agents économiques au service de l'économie nationale et du commerce extérieur, du développement régional, de l'aménagement du territoire, de la politique des transports ;
- améliorer la sécurité et la sûreté de la composante portuaire du transport maritime.

Ces orientations prennent elles-mêmes place dans un environnement communautaire de plus en plus prégnant. En termes économiques, les ports maritimes français sont depuis longtemps confrontés à la concurrence des ports européens, notamment du nord de l'Europe. Il est donc vital que les règles qui encadrent leur fonctionnement (statuts, procédures de contrôle, financements, conditions sociales ou fiscales) n'induisent aucune distorsion en leur défaveur. Au plan juridique, le droit communautaire s'appliquant aux ports maritimes se renforce en matière de transparence financière, de protection de l'environnement, de sécurité et de sûreté.

Les orientations de la politique maritime se sont traduites dans le domaine législatif ces dernières années par trois textes principaux :

- la loi n° 2004-804 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (articles 30, 31 et 121-I) ;
- l'ordonnance n° 2004-691 du 12 juillet 2004 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports (articles 1 à 6), ce texte comportant également des dispositions en matière de sûreté portuaire ;
- l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes.

Il faut également y ajouter, dans le domaine de la flotte de commerce, la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative au registre international français.

Parallèlement à son action législative et réglementaire qui est plus particulièrement détaillée ici, le Gouvernement développe une politique portuaire basée sur :

- le développement des infrastructures nécessaires à la croissance des grands ports français (projets Port 2000 au Havre, FOS 2XL à Marseille...) ;
- l'amélioration des dessertes des ports, facteur clé de leur développement ;
- la modernisation des modes d'exploitation, en particulier la contractualisation avec des partenaires privés (conventions d'exploitation de terminal...).

Cette année encore, le gouvernement présente donc un budget de consolidation à l'appui d'une politique portuaire et maritime particulièrement ambitieuse, ce dont chacun doit se féliciter.

On peut néanmoins regretter que certaines options ne soient pas exposées avec plus de clarté, afin que l'économie maritime puisse se développer sur des bases plus saines :

– s'agissant d'abord de la réforme des ports autonomes, le président de la République l'a annoncée officiellement en juillet, alors que cette réforme était attendue depuis plusieurs années. Mais depuis, cette réforme se fait attendre, et l'on ignore encore sa portée. Alors que certains évoquent une simple adaptation de la gouvernance des ports autonomes (à travers la composition de leur conseil d'administration), d'autres plaident plus largement pour une transformation de leur statut d'établissement public en société anonyme, sur le modèle des sociétés aéroportuaires. Surtout, les ports devraient être recentrés sur leurs fonctions régaliennes (sécurité, capitainerie, gestion des infrastructures, organisation des concessions). Les activités du secteur privé doivent voir leur rôle complètement reconnu et sécurisé par un texte de loi ;

– il en est de même du projet de loi relatif à la nationalité des équipages, dont l'examen à l'Assemblée nationale a été repoussé sans nouveau calendrier. Ce délai est pour votre rapporteur une véritable opportunité, puisqu'il permettra de faire le point sur la portée et les justifications du projet de loi. Mais pour les employeurs que sont les armateurs, cette incertitude les pousse à adopter une attitude attentiste très néfaste pour l'emploi maritime ;

A l'heure où le principe de sécurité juridique a été érigé en principe de rang constitutionnel, et où plusieurs grands juristes s'interrogent sur la portée économique de l'instabilité de nos normes, comment ne pas engager le gouvernement à prévoir avec plus de clarté quelle sera sa politique normative à l'horizon des prochains mois, afin que les acteurs économiques puissent envisager leur activité avec des perspectives prévisibles ?

II.— LA SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES PASSENT PAR LA QUALITÉ DE L'ÉQUIPEMENT ET LA COMPÉTENCE DU MARIN

Pourquoi ce titre provocateur ? Depuis plusieurs années, votre rapporteur a pris l'option de traiter la question de la sécurité et de la sûreté de manière globale⁽¹⁾, en s'attachant à vérifier, d'une part, les crédits destinés au renouvellement des équipements destinés à assurer la qualité de la circulation maritime et à l'établissement de nouveaux procédés pour prévoir les risques terroristes dans le domaine maritime. Mais aussi, d'autre part, l'importance des crédits destinés à la formation maritime, dans la mesure où sécurité et sûreté

⁽¹⁾ Rappelons très brièvement que la sécurité maritime s'entend de la qualité de la circulation maritime, tandis que la sûreté a trait à la prévention des risques terroristes.

maritimes passent inmanquablement par des marins de qualité à bord des navires, en particulier évidemment à bord de navires français : le pavillon français est reconnu par le monde entier comme l'un des plus sûrs du monde, et cet avantage doit nous pousser à mobiliser tous les moyens disponibles.

De ce point de vue, le présent projet de budget fait preuve d'une certaine insuffisance, puisque les investissements dans la sécurité et la sûreté maritimes sont évidents en matière d'équipements performants, de renouvellement des CROSS et de contrôle des navires, pour ne citer que les trois axes les plus importants. Mais en matière de formation maritime, l'effort budgétaire marque le pas, ce qui est d'autant plus regrettable que cet infléchissement intervient dans un contexte de crise de la formation maritime, amplifié par la perspective du projet de loi sur la nationalité des équipages sur lequel votre rapporteur reviendra.

Les crédits destinés aux gens de mers et à la formation maritime (action n° 2 du programme) passent de 10,9 millions d'euros en 2007 (tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement) à 10,6 millions d'euros prévus pour 2008. Rappelons que cette action distingue formation initiale, dont les crédits augmentent légèrement (de l'ordre de 1 %), la formation continue dont les crédits sont stables et les crédits destinés aux gens de mer dont les crédits baissent de 12,5 %. Votre rapporteur sollicitera donc du gouvernement un accroissement des crédits destinés à la formation maritime en fonction de la stratégie de développement de la formation maritime qui sera décidée lors de la conférence du 7 décembre.

A.— LA FORMATION MARITIME A LA CROISÉE DES CHEMINS

1. Un effort budgétaire à soutenir

La formation maritime est un enjeu essentiel pour la filière maritime, dans la mesure où il conditionne la qualité à la fois de notre pavillon et de la sécurité maritime dans les années qui viennent. A cet égard, le présent budget est nettement en retrait par rapport aux exigences de formation actuelle, puisque les écoles de la marine marchande, qui permettent la formation de près de 300 jeunes diplômés, devraient pouvoir monter rapidement à près de 600 jeunes pour répondre aux besoins estimés par les armateurs.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DESTINÉS À LA FORMATION MARITIME

(en millions d'euros)

	2006		2007		PLF 2008	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Écoles nationales de la marine marchande (EMM)						
Fonctionnement		1,77		1,85		1,85
Équipement	0,66	0,66	0,66	0,66		
Bourses des élèves		0,39		0,39		0,39
Lycées professionnels maritimes (LPM)						
Fonctionnement		1,68		2,06		2,26
Équipement pédagogique	0,25	0,24	0,25	0,24	0,250	0,24
Bourses des élèves		1,13		1,13		1,13
Établissements privés		0,77		1,11		0,9
Formation continue et promotion sociale		1,25		1,24		1,24

On constate de manière générale que les crédits destinés à la formation maritime sont en recul, à l'exception des crédits de fonctionnement des lycées professionnels maritimes. On peut en particulier s'alarmer de la suppression des crédits destinés à l'équipement des écoles de la marine marchande. Cette question sera évidemment abordée par le rapporteur dans un entretien avec le ministre en charge des affaires maritimes.

Rappelons qu'en matière de formation professionnelle maritime, l'action de l'État s'exerce principalement selon deux axes, la pédagogie et la délivrance des titres. L'État assure en particulier le suivi des référentiels et la définition des nouvelles formations. De plus, dans le cadre de la convention internationale STCW 95, il est garant de la délivrance des titres maritimes permettant aux élèves et stagiaires des établissements scolaires maritimes d'exercer par la suite leur métier sur un plan international.

S'agissant des **écoles de la marine marchande**, la participation était traditionnellement de près de 1,77 million d'euros en *fonctionnement*. Depuis 2007, ce chiffre a été porté à 1,85 million d'euros en raison d'une subvention annuelle spécifique désormais versée à l'école de Saint-Malo à titre de participation au fonctionnement du CESAME (centre de formation aux techniques de sauvetage et de survie). En échange du versement de cette dotation, l'école s'engage à assurer gratuitement la formation pratique des élèves des autres EMM

et des lycées professionnels maritimes inscrits en baccalauréat professionnel pour la délivrance du BAEERS (Brevet d'Aptitude à l'Exploitation des Embarcations et Radeaux de sauvetage).

S'agissant des *investissements* dans les EMM, ils ont enregistré un recul régulier et très préoccupant depuis 2002, dans le cadre des contrats de plan État-régions 2000-2006, essentiellement en autorisations de programme.

	2002	2003	2004	2005	2006
AP	823 000 €	684 000 €	684 000 €	664 000 €	664 000 €
CP	610 000 €	684 000 €	664 000 €	664 000 €	664 000 €

Ce recul s'explique en partie par l'achèvement du centre de formation aux techniques de sauvetage et survie (CESAME) à l'EMM Saint-Malo fin 2004. Les travaux de restructuration de l'EMM Marseille sont par ailleurs également en voie d'achèvement. Une grande incertitude pèse néanmoins sur l'évolution de ces crédits dans les prochaines années alors qu'ils sont pourtant essentiels pour la qualité de notre formation maritime.

S'agissant des lycées professionnels maritimes, leur *fonctionnement* incombe aux régions. Les salaires des personnels enseignants et de structure sont à la charge de l'État. Les personnels des lycées professionnels maritimes sont passés sous statut public depuis le 1^{er} janvier 2002 (ils étaient antérieurement gérés par l'AGEMA, une association dissoute le 15 juin 2004). Par ailleurs, la loi responsabilités et libertés locales du 13 août 2004 a prévu le transfert des agents techniciens, ouvriers et de service (TOS) aux régions. Le décret de partition définitive des services a été publié le 11 mai 2007 ; il prévoit l'entrée en vigueur du transfert au 1er septembre 2007.

La subvention allouée par l'État aux LPM vise notamment à :

- rémunérer les agents vacataires recrutés pour assurer la carte scolaire ;
- prendre en charge le coût des stages obligatoires des élèves ;
- rémunérer les assistants d'éducation ;
- rémunérer l'agent comptable.

Elle a été en progression continue de 2005 (1,323 million d'euros) à 2007 (2,059 millions d'euros). Au titre du PLF 2008, 2,265 millions d'euros sont prévus.

Cette augmentation constante s'explique par :

- le coût des stages obligatoires des élèves fixés par les référentiels de formation ;

- la création de deux baccalauréats professionnels maritimes permettant désormais d'offrir une filière de formation complète aux élèves dans plusieurs établissements.

Les dotations en *crédits d'investissement* affectées aux LPM et centres agréés des DOM et COM pour la formation maritime secondaire depuis 2002 ont été les suivantes :

	2002	2003	2004	2005	2006
AP	396 000 €	250 000 €	250 000 €	250 000 €	250 000 €
CP	310 000 €	246 000 €	246 000 €	246 000 €	246 000 €

Dans les LPM, les équipements pédagogiques sont financés dans le cadre des CPER pour la période 2000-2006. A ce titre, une première tranche de crédits a été affectée aux lycées de Boulogne, Cherbourg, Saint-Malo, Paimpol, Le Guilvinec, Etel, La Rochelle, Ciboure et Sète. En 2003, suite à l'annulation des reports et à la mise en place de réserves de crédits, aucune action n'a pu être programmée. En 2004, les LPM n'ont pas présenté de projets d'investissements pédagogiques. Les investissements réalisés au titre de 2005 ont concerné le LPM de Paimpol (financement d'une étude destinée à l'implantation d'une salle-machine), le LPM de Nantes (participation à l'implantation d'un simulateur-machine) et le LPM de Bastia (informatique et extension de simulateurs). En 2006, l'État a participé à la réalisation d'une unité de formation au certificat de base à la lutte contre l'incendie à bord des navires.

2. Une filière en pleine reconstruction

a) Le projet de loi sur la nationalité des équipages pose certaines questions

Au-delà de cet aspect purement budgétaire, votre rapporteur voudrait se faire l'écho des questions que se posent les différents intervenants de la filière de formation, qui ont été auditionnés par votre rapporteur.

Comme il a été rappelé, un projet de loi relatif à la nationalité des équipages a été présenté en Conseil des ministres du 25 juillet 2007, dont l'objet est d'ouvrir aux ressortissants communautaires les postes de capitaine ou de second à bord des navires français. Ce projet de loi, dont la discussion au Sénat est intervenue le 18 septembre dernier, devait initialement être examiné par l'Assemblée nationale dans la première partie du mois d'octobre.

Ce texte devrait être examiné à l'Assemblée nationale soit en décembre 2007, soit en janvier 2008. Ce délai supplémentaire doit permettre de mûrir un texte particulièrement important pour l'avenir de notre filière maritime.

Rappelons qu'un recours en manquement de la commission européenne a été adressé le 15 février 2007, indiquant que les conditions de nationalité du capitaine et de son second sont contraires aux obligations découlant de l'article 39 du traité sur la communauté européenne, relatif à la libre circulation des travailleurs.

Ce recours prend appui sur une série d'arrêts de la Cour de justice des communautés européennes :

– dans l'arrêt *Commission contre France* du 4 avril 1974, la Cour « déclare et arrête que, en maintenant inchangées en ce qui concerne les ressortissants des autres États membres les dispositions de l'article 3 alinéa 2 du Code du travail maritime (ces dispositions prévoyant alors que le personnel d'un navire français devait être français, dans une proportion définie par l'administration) a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 48 du traité ». On constate que cet arrêt ne concerne en rien ni le capitaine ni son second ;

– dans l'arrêt *Commission contre Belgique* du 1^{er} décembre 1993, la Cour précise qu'« en laissant subsister dans sa législation des dispositions en vertu desquelles certains emplois de marins autres que celui de capitaine et de second capitaine, sont réservés aux ressortissants belges, le royaume de Belgique a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 48 du traité ». On constate qu'en l'espace d'une dizaine d'années, la lecture faite des dispositions du traité en matière de liberté de circulation des travailleurs a été singulièrement renforcée par la Cour, mais ne concerne toujours pas le capitaine ou son second ;

– dans les arrêts *Colegio de oficiales de la Marina mercante espaniola* et *Anker* du 30 septembre 2003, la Cour précise encore sa jurisprudence en indiquant qu'« une fois qu'un navire s'est éloigné des côtes, l'État du pavillon n'est pas normalement en mesure d'intervenir avec ses propres organes de puissance publique pour sauvegarder ses intérêts généraux ou ceux de la collectivité publique. Aussi l'État du pavillon confère-t-il au capitaine le pouvoir d'exercer, en tant que représentant de la puissance publique, diverses fonctions visant à sauvegarder les dits intérêts généraux prévus par la législation nationale ou les instruments internationaux », puis « la circonstance que les capitaines soient employés par une personne de droit privé n'est pas en tant que telle de nature à écarter l'applicabilité de l'article 39 du traité, dès lors qu'il est établi que, pour l'accomplissement des missions publiques qui leur sont dévolues, les capitaines agissent en qualité de représentants de la puissance publique au service des intérêts généraux de l'État du pavillon » tout en précisant « encore faut-il que ces prérogatives soient exercées de façon habituelle par les capitaines et ne représentent pas une part très réduite de leur activité ».

Ces arrêts étaient parfaitement connus de votre rapporteur puisqu'ils ont guidé, au cours de l'année 2004 et 2005, la rédaction de la loi relative au registre international français. Dans la mesure où certains accusent le législateur d'avoir

méconnu la jurisprudence communautaire en votant la loi RIF, votre rapporteur voudrait reproduire ici une partie de son rapport de première lecture sur ce qui était alors le projet de loi RIF :

« En effet, alors que la Cour de justice considère traditionnellement que l'exercice d'une fonction de souveraineté justifie le maintien d'une condition de nationalité (voir l'arrêt Commission contre Belgique sur 17 décembre 1980), deux arrêts plus récents ont permis de préciser que, dans le domaine du commandement des navires, cette dérogation s'applique uniquement au capitaine et à son suppléant, à condition qu'ils exercent effectivement des prérogatives de puissance publique (CJCE, 30 septembre 2003, aff. C47/02 et C405/01) ».

C'est donc avec une certaine surprise que l'on apprend la transmission d'un recours en manquement par la commission à l'encontre de la France le 15 février 2007 lui enjoignant de supprimer cette condition de nationalité. Dans ce recours, on apprend que les autorités françaises ont, par courrier du 27 février 2004, fait part de leurs observations sur une lettre de mise en demeure de la Commission, faisant suite aux arrêts de 2003, afin de rappeler les prérogatives des capitaines et officiers chargés de leur suppléance. Par un courrier du 13 octobre 2005, les autorités françaises ont ensuite confirmé que le droit français réservait aux ressortissants français l'exercice des fonctions de capitaine et d'officier.

A ce stade deux questions doivent être posées, auxquelles votre rapporteur répondra dans les prochaines semaines :

– le recours en manquement, tel que rédigé par la commission européenne, doit-il avoir pour effet de supprimer la condition de nationalité sur tous les navires français ?

– en droit comme en fait, les prérogatives exercées par le capitaine et son second à bord de certains navires peuvent-ils permettre de plaider auprès de la Cour de justice le maintien d'un privilège de nationalité ?

A la première question, la réponse s'impose rapidement : si la lettre du recours adressé à la France suppose de revenir sur le privilège de nationalité, il n'impose absolument pas qu'il soit supprimé sur tous les navires. Ces mots sont suffisamment importants pour qu'on les rappelle *in extenso* : *« la commission des communautés européennes a l'honneur de conclure à ce qu'il plaise à la cour de constater que, en maintenant dans sa législation l'exigence de nationalité française pour l'exercice des emplois de capitaines et d'officier (seconds de navires) sur tous les bateaux battant pavillon français, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 39 CE ».*

Autrement dit, il apparaît clairement que c'est le caractère général du privilège qui a motivé le recours en manquement de la commission. Il y a tout lieu de penser que ce sont principalement les navires de pêche qui sont visés par la commission, dans la mesure où la présence d'un capitaine espagnol sur un navire

de pêche français dans le golfe de Gascogne est, par exemple, une chose tout à fait courante.

La réponse à la seconde question est plus complexe ; en l'état des réflexions de votre rapporteur, il apparaît pourtant bien que le capitaine et son second exercent effectivement des prérogatives de puissance publique :

– le capitaine effectue des actes d'état civil et prend les mesures relatives aux droits des personnes (naissances, décès, déclaration d'un enfant sans vie, disparitions et, de manière plus régulière, le contrôle de toutes les formes d'élections à bord) ;

– le capitaine exerce la conservation du patrimoine à bord (testaments, successions), ainsi que les pouvoirs en matière disciplinaire et pénale (sanctions, enquête en cas de faute lourde, enquête en cas de crime ou délit) ;

– le capitaine exerce enfin à bord des mesures relatives à la défense nationale (affectation collective de défense, contrôle des navires, force maritime de complément).

Au-delà de ces compétences juridiquement reconnues, il y a aussi la vie à bord ; après une vingtaine d'auditions des spécialistes du secteur, votre rapporteur a pu en apprendre plus sur les compétences effectivement exercées par le capitaine ou son second, qui ne peuvent pas être exercées de la même manière par un capitaine étranger.

Sans anticiper sur l'examen du projet de loi, on peut mentionner :

– la **sécurité et la sûreté des navires et des mers** (dans un monde où la piraterie est en augmentation constante, où les conflits se multiplient, les capitaines de la marine marchande transmettent souvent des informations importantes à la marine nationale) ;

– la **protection de l'environnement** (un capitaine français, fort de la conception française du développement durable, fait en sorte que certaines manipulations, notamment l'évacuation de l'eau des soutes, soit faites dans des conditions optimales de protection de l'environnement) ;

– de nombreuses personnes ont enfin souligné à juste titre le fait que la présence à bord des navires d'un capitaine français concourt à la **préservation de nos intérêts stratégiques** : n'oublions pas en effet que la majorité de nos approvisionnements, notamment une bonne partie de notre approvisionnement énergétique, arrive par voie de mer. En cas de conflit, il faut être sûr que le capitaine saura préserver coûte que coûte les intérêts du pays.

b) Vers un éventuel transfert des ENMM aux régions ?

Le transfert des EMM aux régions est un projet qui est dans l'air depuis plusieurs années.

Votre rapporteur voudrait d'une part appeler le Gouvernement, de manière très solennelle, à ne pas prendre prétexte du projet de transfert des écoles de la marine marchande aux régions pour se désengager de la politique de la formation maritime.

Par ailleurs, il faudrait que le gouvernement fasse le point sur l'utilité d'un tel transfert, dans le contexte actuel de reconstitution de la filière maritime. Suite au vote de la loi RIF, de la rénovation du GIE fiscal, le nombre des immatriculations est en train de croître. Les effets de ces réformes sur l'emploi maritime vont se faire sentir. Il faut donc que l'État engage un plan de renforcement de notre formation maritime, ce qui ne peut être fait que de manière centralisée et régaliennne.

A cet effet, la conférence qui aura lieu le 7 décembre prochain sur l'emploi maritime sera d'une très grande importance, puisqu'elle permettra de faire le point sur les avancées récentes de la politique maritime et les espoirs de toute la filière.

D'après les dernières informations fournies à votre rapporteur, il semble cependant acté que ce décret de décentralisation ne sera pas pris, ce dont chacun doit se réjouir.

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

Comme chaque année, votre rapporteur aura à cœur d'examiner avec attention les crédits consacrés à la sécurité maritime. Faut-il rappeler que nous avons, au large de nos côtes, des rails de circulation maritime parmi les plus importants du monde ? Il reste donc fondamental d'investir dans les systèmes de contrôles adéquats permettant d'éviter des catastrophes passées dont chacun connaît l'ampleur et le coût pour la société.

De ce point de vue, le présent projet de loi constitue une bonne nouvelle, dans la mesure où les crédits de l'action intitulée "*Sécurité et sûreté maritimes*" augmentent de 9,2 % : cette augmentation dissimule toutefois des évolutions contrastées, puisque la sous-action "*Surveillance du trafic maritime*" augmente de 33 % et celle retraçant les crédits destinés au contrôle des navires de près de 10 %. En revanche, la sous-action relative à la signalisation maritime enregistre un recul de près de 10 %. Votre rapporteur aura à cœur cette année d'expliquer ces écarts budgétaires, en apportant un éclairage plus particulier sur l'activité des CROSS, qui sont au cœur de notre système français de sécurité maritime

1. Présentation des missions des CROSS

Les CROSS sont des services spécialisés des affaires maritimes, relevant de la direction des affaires maritimes (DAM) et placés sous l'autorité organique des directeurs régionaux des affaires maritimes. Il existe cinq CROSS

métropolitains (Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Etel et La Garde) et deux CROSS outre-mer (Antilles-Guyane et La Réunion).

Ils sont chargés, dans les limites de leur zone de compétence, de l'exécution de six missions :

- recherche et sauvetage des personnes en détresse en mer ;
- surveillance de la navigation maritime ;
- surveillance des pêches maritimes ;
- surveillance des pollutions marines ;
- diffusion des renseignements de sécurité maritime ;
- veille des alertes de sûreté des navires.

Les CROSS disposent d'équipements spécifiques de détection (5 radars de surveillance, aides aux opérateurs, radiogoniométrie), de transmission et de communication (émetteurs Navtex, réseau de 60 stations VHF côtières déportées réparties sur tout le littoral, 2 stations MHF portant jusqu'à 200 milles nautiques au large). La composante radio du réseau est prolongée par un segment satellitaire à couverture mondiale, intégré dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) :

– le système INMARSAT, qui permet l'émission d'appels d'urgence et de détresse ainsi que l'acheminement des communications entre les stations terrestres et les navires présents dans les zones maritimes du large ;

– le système COSPAS-SARSAT, qui permet l'envoi et la réception d'alertes par activation de balises de détresse dédiées.

Les CROSS utilisent enfin d'autres systèmes satellitaires pour l'exécution de leurs missions de surveillance des pêches (RADARSAT, ARGOS/CLS), des pollutions marines (RADARSAT, ENVISAT, programmes CleanSeaNet et MARCOAST) et de la navigation maritime (LRIT à venir).

Pour l'exécution de ces missions, ils peuvent disposer des moyens navals et aériens des administrations concourant à l'action de l'État en mer (marine nationale, armée de l'air, gendarmerie nationale, douanes, sécurité civile, affaires maritimes), ainsi que des moyens de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM).

- **La recherche et le sauvetage maritimes (SAR)**

Les CROSS, qui constituent des «Centres de coordination de sauvetage maritime» au titre de la convention internationale SAR (*Search and Rescue*) de 1979 sur la recherche et le sauvetage en mer :

– assurent la veille permanente des alertes, le traitement et la planification des opérations SAR ;

– dirigent et coordonnent ces opérations, sous la responsabilité du préfet maritime en métropole et du délégué du gouvernement outre-mer ;

– mettent en œuvre et assurent le contrôle opérationnel des moyens aéronavals français et étrangers utilisés dans ces opérations, notamment ceux de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM), des administrations de l'État et des collectivités, ainsi que de tous autres organismes ou moyens privés sur zone.

- **La surveillance de la navigation maritime (SURNAV)**

Dans les zones à trafic maritime intense d'Ouessant, des Casquets et du Pas-de-Calais où ont été institués des dispositifs de séparation de trafic et des systèmes de compte rendu obligatoire, les CROSS de Corsen, Jobourg et Gris-Nez :

– assurent le suivi et l'identification des navires de commerce, tout particulièrement ceux transportant des hydrocarbures ou des marchandises dangereuses ;

– veillent au respect des règlements internationaux et nationaux ;

– identifient les contrevenants et, le cas échéant, dressent les constats d'infraction ;

– communiquent aux navires toutes les informations nautiques et météorologiques.

Sous l'autorité du CROSS La Garde, des tâches similaires sont effectuées par le sémaphore de Pertusato pour ce qui concerne la surveillance du trafic maritime dans les Bouches de Bonifacio.

- **La surveillance des pêches maritimes (SURPECHE)**

Le contrôle de l'application de la réglementation des pêches maritimes concerne non seulement les eaux territoriales qui s'étendent jusqu'à 12 milles marins des côtes françaises, mais aussi la zone économique exclusive (188 milles marins au-delà des eaux territoriales). Cette mission est assurée grâce aux moyens des affaires maritimes et aux moyens navals et aériens de la marine nationale, de la gendarmerie nationale et des douanes. Les CROSS :

– exercent le contrôle opérationnel de ces moyens en mer ;

– centralisent tous les procès-verbaux établis ;

– décident des déroutements de navires en cas d'infraction grave.

- **La surveillance des pollutions marines (SURPOL)**

Dans la lutte contre les pollutions accidentelles de la mer et du littoral, les CROSS apportent leur concours en recueillant toutes les informations relatives aux pollutions. Ils prennent l'initiative de missions de renseignements complémentaires ou de missions d'évaluation de la menace, en liaison avec les

autorités judiciaires et les préfets maritimes. En cas de détection de pollutions importantes, ils alertent sans délai les préfets maritimes et les préfets de département chargés du déclenchement des plans de lutte POLMAR. En matière de rejets illicites par les navires, les CROSS sont chargés du recueil et de la centralisation des éléments de preuve de l'infraction, en liaison avec les autorités judiciaires chargées des poursuites des auteurs des pollutions. Ils exercent le contrôle opérationnel des moyens nautiques et aériens engagés dans les opérations de répression des pollutions, sous l'autorité opérationnelle du préfet maritime. Depuis juin 2007, les CROSS exploitent les images satellitaires fournies aux États membres par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime dans le cadre du système européen CleanSeaNet et en assurent le traitement opérationnel.

- **La diffusion des Renseignements de Sécurité Maritime (RSM)**

La mission de diffusion des Renseignements de Sécurité Maritime (RSM) consiste à fournir aux navigateurs à la mer les informations dont ils ont besoin pour orienter leur action dans les domaines de la navigation, de la météorologie et du sauvetage. Cette mission s'exerce dans le cadre du Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM). Ces bulletins sont constitués des informations suivantes :

- bulletins météorologiques établis par Météo France ;
- avis aux navigateurs établis par les préfetures maritimes et le SHOM ;
- informations et demandes de concours sur les opérations de recherche et sauvetage.

- **La veille des alertes de sûreté des navires**

Le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires « ISPS » est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Il prévoit un schéma spécifique de transmission des alertes définies comme « tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire ». Le CROSS Gris-Nez a été désigné point centralisateur :

- de la réception des alertes de sûreté transmises par les navires battant pavillon français,
- de la réception des informations émises par les autorités d'un navire étranger proche ou dans les eaux sous responsabilité française
- de la diffusion des niveaux d'alerte dans sa zone SAR.

Le code ISPS (pour *International ship and port security*) est un code en deux parties, qui a été adopté le 12 décembre 2002 par la résolution 2 de la Conférence des parties contractantes à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) de 1974, suite à l'attaque du Limburg le 6 octobre 2002, et plus largement suite aux attaques terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis. Il était en effet évident qu'un navire important pouvait être soit une cible terroriste en soi, ou simplement le vecteur d'une attaque.

Rendu opérationnel en droit français par le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004, le code ISPS est en vigueur depuis juillet 2004. Un officier de sûreté doit être désigné à bord de chaque navire, dans chaque compagnie propriétaire de navires, dans chaque infrastructure portuaire. En outre, des niveaux de sûreté sont

définis (de 1 à 3). Enfin, un navire en visite dans une infrastructure portuaire doit appliquer au minimum le niveau de sûreté de cette dernière.

2. Bilan d'activité des CROSS en 2006

En 2006, les CROSS ont maintenu une activité soutenue, qui ne cesse d'ailleurs d'augmenter depuis plusieurs années.

- **Recherche et sauvetage en mer**

Les tableaux ci-dessous détaillent le bilan des opérations de sauvetage coordonnées par les CROSS et les « *Maritime Rescue Coordination Centres* » français (MRCC)¹ pour l'année 2006 et les années antérieures.

Le volume opérationnel est en hausse de 9 % par rapport à l'année précédente avec 8 656 opérations dirigées en 2006 contre 7 880 en 2005. Depuis 2000, le nombre d'opérations reste relativement stable, si l'on tient compte d'une correction effectuée en 2003 dans la prise en compte des opérations concernant les navires de commerce. Les chiffres plus élevés obtenus antérieurement proviennent d'une interprétation extensive de la notion d'opération de recherche et de sauvetage retenue jusqu'alors. Une définition plus homogène a été adoptée afin de mieux différencier opérations de secours à personnes et opérations d'assistance aux biens (navires).

¹ Les MRCC n'effectuent que des missions de sauvetage, alors que les CROSS exercent six missions (sauvetage en mer, surveillance de la navigation, surveillance des pollutions, police des pêches, sûreté maritime, diffusion des renseignements de sécurité maritime).

Année de référence	Nombre d'opérations	Activités concernées				Nombre de personnes	
		Commerce	Pêche	Plaisance	Loisirs nautiques	Impliquées	décédées ou disparues
2002	10283	1575	1170	4299	780	17413	223
2003	8139	624	968	3939	774	15660	180
2004	7439	395	811	3624	661	11676	177
2005	7693	305	646	4037	952	13028	218
2006	8656	295	657	4187	1054	13882	237
TOTAL	42210	3194	4252	20086	4221	71659	1035
Moyenne annuelle	8442	921	944	3772	773	15060	203

Métropole : le niveau de l'activité constatée (8 656 opérations en 2006 contre 7 880 en 2005) est en évolution variable dans les zones métropolitaines sous responsabilité française : Manche Est et Mer du Nord (+22 %), Manche Centrale (+1,5 %), Manche Ouest (+24 %), Golfe de Gascogne (-6%), Méditerranée (+15,5%). La répartition du volume d'activité par secteur géographique, témoigne de la stabilité de l'activité de recherche et de sauvetage en métropole, qui se concentre en zone côtière : 75 % des opérations se déroulent à moins de 12 milles des côtes. Les départements du Var (609 opérations), du Morbihan (334), des Bouches du Rhône (309), de Haute-Corse (288), de la Manche (252), des Côtes d'Armor (248) et de Charente-maritime (236), sont, par ordre d'importance, les départements les plus concernés par les opérations de sauvetage. Ils totalisent à eux seuls 41 % de l'activité de sauvetage maritime dans les zones littorales françaises. L'activité des CROSS augmente dans les zones où se concentrent les activités maritimes de loisirs : plages et bande littorale des 300 mètres (+13%). Globalement, l'activité est restée stable dans la mer territoriale, à moins de 12 milles (+3,8 %) mais a fortement augmenté dans les zones de large, à plus de 12 milles (+36 %).

Outre-mer : dans les zones maritimes d'outre-mer dans lesquelles la France exerce des responsabilités de sauvetage, l'activité opérationnelle (1 260 opérations en 2006 contre 1 145 en 2005 et 875 en 2004) est en hausse de 10 %. Les zones en forte progression sont la Polynésie française (+197 %, 107 opérations en 2006 contre 36 en 2005) et la zone Antilles-Guyane (+27 %). La Nouvelle Calédonie et l'Océan Indien (respectivement +21 et +22 %) sont également en hausse. La prise en compte de l'outre-mer, n'est pas sans influence sur la statistique, à la fois en raison des dimensions très importantes des zones de responsabilité (11 millions de km² pour la Polynésie française, 3 millions de km² pour la Nouvelle Calédonie ou les Antilles), des durées des opérations, conduites souvent à longue distance des côtes et de la nature des opérations traitées (opérations de sauvetage liées à l'immigration clandestine par voie maritime, alertes par balises de détresse, inquiétudes sur de grandes traversées, recherches étendues, caractère international).

International : dans les zones étrangères dans lesquelles la France peut exercer des responsabilités de sauvetage, conformément aux principes de coopération internationale en matière de sauvetage maritime, l'activité est en augmentation avec 918 opérations coordonnées par l'ensemble des CROSS et MRCC français en 2006 (+37 %) contre 670 en 2005. Ces opérations, menées outre-mer dans le cadre d'accords régionaux et bilatéraux, apportent une assistance technique et matérielle non négligeable à des États dépourvus de moyens suffisants pour assurer la recherche et le sauvetage dans des zones de responsabilité adjacentes aux zones françaises.

- **Surveillance de la navigation maritime**

En 2006, les CROSS chargés de la surveillance de la navigation maritime dans les dispositifs de séparation du trafic ont détecté et identifié 215 391 navires en transit. Grâce à l'instauration de systèmes de comptes rendus obligatoires et de l'Aide à l'Identification Automatique ou (AIS), le taux d'identification des navires transitant dans les zones sous surveillance est désormais de 100 %.

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

Les données transmises sont de trois ordres :

– les données relatives au navire (nom, numéro d'immatriculation, longueur, largeur, type de navire, etc.) ;

– les données relatives à la position du navire, sa route, sa vitesse, son cap et ses conditions de navigation ;

– les données concernant le tirant d'eau, la cargaison, la destination et l'heure prévue d'arrivée, le plan de route, etc.

Il a été décidé d'étendre rapidement l'AIS aux navires de pêche.

L'ensemble des CROSS a également assuré le suivi de 469 navires de commerce en avarie dans les zones sous responsabilité française, dont un certain nombre ont nécessité des mesures d'assistance complémentaire (escorte ou remorquage). Les CROSS ont également assuré le suivi de navires nécessitant une attention particulière et susceptibles de représenter une menace potentielle pour l'environnement marin (navires figurant sur la « liste noire » de l'Union européenne, navires en remorque, navires répondant aux critères « Malaga »).

En matière d'opérations de surveillance de la navigation maritime menées par les 4 CROSS de Gris-Nez, Jobourg, Corsen et La Garde, le nombre de constats d'infractions en 2006 s'élève à 141 soit 0,06 % du trafic enregistré. Ces infractions concernent principalement des manquements aux dispositions du règlement international pour prévenir les abordages en mer ainsi qu'aux arrêtés de préfets maritimes et des défauts de signalement dans les systèmes de comptes rendus obligatoire des navires. Le taux d'identification des navires en infraction aux

règles de navigation dans les dispositifs de séparation de trafic est de 100% en 2006.

Le taux de disponibilité des matériels de surveillance de la navigation est de 92,26 % en 2006 (cible 98,5 % en 2010). Ces matériels comprennent les systèmes de détection (radars, Aide à l'Identification Automatique (AIS), radiogoniomètres), de transmission (radios VHF, MHF, Appel Sélectif Numérique, Système de Transmission Intégré, émetteurs NAVTEX, enregistreurs de communication) et d'information et de contrôle de la mission (Trafic 2000, Aide Informatisée à l'Exploitation).

- **Surveillance des pollutions marines**

En 2006, les 7 CROSS métropolitains et d'outre-mer ont recensé et fait une enquête sur 463 pollutions marines dans les eaux sous juridiction nationale (383 en 2005, 458 en 2004, 431 en 2003), dont 262 par rejets d'hydrocarbures. Les investigations menées en mer par les CROSS ont permis l'identification de 17 navires en flagrant délit de rejets illicites d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives en mer (12 constats par les douanes françaises, 4 par la marine nationale et 1 par la gendarmerie nationale). La répartition géographique par régions maritimes est la suivante : Méditerranée : 7, Atlantique : 6, Manche/Mer du Nord : 4. Un navire dérouté sur le port de Brest à la demande du procureur de la République a fait l'objet d'une immobilisation et d'un cautionnement. Le montant de la caution versée s'élève à 250 000 €.

Le taux d'identification des navires à l'origine de rejets illicites et polluants en mer est de 12% en 2006 (indicateur LOLF – cible 10 %). La détection et l'identification des contrevenants restent des missions délicates, qui impose matériellement et juridiquement le constat en flagrant délit. L'utilisation de moyens de détection satellitaires (dispositifs européens CLEANSEANET opérationnel depuis juillet 2007), l'équipement des CROSS en système d'identification automatique (AIS/ SPATIONAV) en 2007 et l'identification à longue distance par satellite LRIT-*Long Range Identification Tracking*, à l'étude auprès de l'Organisation Maritime Internationale, devraient permettre, à terme, d'accroître ces résultats.

16 jugements ont été prononcés en première instance par les juridictions françaises en 2006. Une affaire est en attente de jugement en première instance en 2007. Le montant total des peines prononcées en 2006 par les tribunaux français s'élève à 2 830 000 euros. Les peines prononcées vont de 80 000 euros à 800 000 euros.

Ces chiffres en diminution par rapport aux années précédentes semblent indiquer que l'accroissement des amendes, en nombre comme en montant, est dissuasif et a provoqué un changement de comportement des équipages de navires dans les zones maritimes françaises.

- **Surveillance des pêches maritimes**

En 2006, les missions de police des pêches coordonnées par les CROSS ont permis de réaliser 7 082 contrôles ayant donné lieu au constat de 1 755 infractions et à 12 déroutements de navires.

3. Évolution et utilisation des crédits et des personnels affectés aux CROSS

- **Les moyens en personnels**

Les CROSS sont armés par des personnels des affaires maritimes à statut militaire et civil et par des personnels de la marine nationale à statut militaire, mis pour emploi hors budget défense. Au 1^{er} juillet 2007, l'effectif des CROSS est de 319 professionnels, sous statut militaire ou civil.

Le tableau ci-dessous donne la situation des effectifs des cinq CROSS de métropole, du CROSS Antilles/Guyane et du CROSS de la Réunion.

EFFECTIF DES CROSS AU 1^{ER} JUILLET 2007		
Affaires Maritimes :	Officiers	40
	Personnels civils	8
Marine Nationale :		244
Sous Total Mer		292
Emplois budgétaires sur services communs :	Contrôleurs des TPE spécialité Phares et Balises	28
TOTAL GÉNÉRAL		320
Nombre de Centres :		7 CROSS

Officiers des Affaires Maritimes en centres spécialisés dont les missions sont en rapport avec le sauvetage en mer	FMCC COSPAS-	1
	MRCC PAPEETE	2
	MRCC NOUMEA	1

- **Les moyens en crédit de fonctionnement et d'investissement des CROSS :**

L'évolution des moyens des CROSS pour 2008 se présente comme suit :

<i>Sous-action surveillance du trafic maritime</i>						
	LFI 2007		PLF 2008		% d'évolution	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Fonctionnement	7 136 764 €	4 151 764 €	3 640 000 €	4 640 000 €	- 49,0 %	12,1 %
Investissement	8 370 000 €	7 260 000 €	9 360 000 €	10 589 980 €	11,8 %	45,9 %
Total	15 506 764 €	11 411 764 €	13 000 000 €	15 229 980 €	- 16,2 %	33,6 %

La DAM a lancé un plan de modernisation des CROSS. Ce plan est motivé par la nécessité de :

- faire bénéficier les CROSS des nouvelles technologies,
- mettre à hauteur les équipements pour répondre aux évolutions du système mondial de détresse et de sécurité en mer,
- remplacer les équipements obsolètes,
- étendre les capacités de surveillance,
- améliorer la maintenance des installations actuelles (équipements et infrastructures).

Ce plan est programmé sur trois années ; il impose un effort financier conséquent puisqu'il doit s'élever en tout à 45 millions d'euros. Les principaux axes de ce programme sont les suivants :

➤ **Renforcement de la surveillance maritime :**

- acquisition et installation de radars en remplacement des équipements existants en Manche (programme RECORAM) ;
- participation au financement du programme de renouvellement du système de traitement radar et acquisition des équipements d'identification automatique des navires (programme SPATIONAV de la marine nationale) ;
- couverture intégrale en AIS des côtes métropolitaines pour les CROSS et les sémaphores et partage les informations des radars existants. Ce système sera connecté à TRAFIC 2000.

➤ **Programmes d'extension de la couverture :**

- amélioration des liaisons de télécommunication des CROSS ;
- système de communication global (refonte du système de transmission intégré) : les CROSS disposent de nombreux moyens de communication (téléphone, fax, télex, mail...) pour leur permettre de réaliser leurs missions. L'objectif de ce programme est d'installer un système utilisant les technologies

actuelles afin d'optimiser et de centraliser le fonctionnement de l'ensemble de ces moyens ;

– refonte des équipements du système mondial de détresse et de sécurité en mer (appel sélectif numérique, stations radio MHF, NAVTEX) : le système mondial de détresse et de sécurité en mer a connu des évolutions réglementaires depuis l'installation des équipements dédiés dans les CROSS. Il convient aujourd'hui de les mettre en conformité avec la réglementation actuelle ;

– remplacement des consoles d'exploitation des stations de radiocommunication : les consoles d'exploitation des stations radio déportées des CROSS, notamment en Manche, sont aujourd'hui obsolètes. Leur maintenance devient de plus en plus critique. Il convient donc de les remplacer en utilisant les dernières technologies afin d'améliorer l'ergonomie des postes et ainsi rendre plus efficient le travail des opérateurs ;

– installation de stations radiogoniométriques en Atlantique et en Méditerranée et remplacement des stations existantes : les stations radiogoniométriques permettent de localiser les appels radio reçus par les CROSS. Cette fonctionnalité est utilisée principalement dans le cadre des appels de détresse en mer. Les stations existantes ne couvrent qu'une faible partie des côtes pour les zones les plus sensibles. Le présent programme propose de remplacer celles existantes qui arrivent en fin de vie et d'étendre la couverture de ces stations à l'ensemble des côtes métropolitaines ;

– création de stations de surveillance du trafic maritime sur l'île de Guernesey : les stations radio et radar situées à Jobourg pour couvrir le dispositif de séparation du trafic (DST) des Casquets montrent des faiblesses de couverture lorsque les conditions météorologiques sont critiques. Ces faiblesses sont dues non seulement à la distance séparant Jobourg et le DST mais aussi à la situation géographique (masquage par les îles). Le présent programme propose de palier ces faiblesses en étendant la surveillance du trafic maritime, à partir de l'île de Guernesey ;

– création d'une station radar à la Pointe du Raz : la station radar d'Ouessant ne permet pas aujourd'hui de couvrir totalement la zone d'appel du DST d'Ouessant. Le retour d'expérience d'exploitation des données AIS par le biais de SPATIONAV permettra une amélioration sensible de la couverture. Une station radar installée à la Pointe du Raz permettrait de combler le manque éventuel.

➤ **Programme DOM-TOM :**

– création de CROSS de plein exercice en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie : le présent programme propose de créer, en lieu et place des MRCC (*Maritime Rescue and Coordination Centre*) actuels, situés respectivement à Papeete et Nouméa, des CROSS de plein exercice, sur ces deux territoires

d'outre-mer, où les missions habituelles des CROSS demeurent de la responsabilité de l'État ;

- couverture en AIS de l'île de la Réunion ;

- infrastructures du centre secondaire du CROSS Antilles-Guyane à Cayenne : suite au déménagement du COMSUP, hébergeant le MRSC Cayenne, la participation des Affaires maritimes à l'Action de l'État en Mer, en Guyane, est contrainte. Le projet consiste à maintenir cette participation, plus particulièrement au regard du sauvetage en mer, en renforçant les moyens techniques et humains.

➤ **Poursuite des programmes d'entretien technique et immobilier des CROSS :**

- finalisation du système d'information sur le trafic maritime ;

- poursuite du plan de maintenance des infrastructures techniques et immobilières ;

- maintenance des équipements techniques des CROSS ;

- étude sur les équipements à mettre en place dans les CROSS, entre 2010 et 2015, prenant en compte les programmes de recherche communautaires.

Au titre du PLF 2008, les opérations d'investissement pour les CROSS sont les suivantes :

- poursuite et fin du programme RECORAM ;

- poursuite et fin du programme SPATIONAV en collaboration avec la marine nationale ;

- couverture en AIS de l'île de la Réunion ;

- lancement de la création du CROSS de plein exercice en Polynésie Française ;

- mondial de détresse et de sécurité en mer (appel sélectif numérique, stations radio MHF, NAVTEX) ;

- engagement du système de communication global ;

- engagement du programme de remplacement des consoles d'exploitation des stations de radiocommunication ;

- création de stations de surveillance du trafic maritime sur l'île de Guernesey ;

- poursuite des programmes d'entretien technique et immobilier des CROSS.

III.— LE CADRE JURIDIQUE DES PORTS ET LE SOUTIEN A LA FLOTTE DE COMMERCE AU CŒUR DE L'ACTIVITE DU GOUVERNEMENT

A.— LES PORTS FRANÇAIS FACE A DES MUTATIONS IMPORTANTES

1. Un bouleversement du cadre juridique de leur activité

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

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

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

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

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

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

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

entrepris en 1983, puisque les 304 ports de commerce et de pêche confiés aux départements et les 228 ports de plaisance confiés aux communes représentaient un poids économique très limité dans le revenu national tiré de l'activité portuaire – de l'ordre de 5 %.

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

L'année dernière, votre rapporteur s'est félicité de constater que l'exécution réglementaire de cette loi, impliquant la publication d'un seul décret, était réalisée puisque le décret n° 2006-330 du 20 mars 2006 fixant la liste des ports des départements d'outre-mer exclus du transfert prévu à l'article 30 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, précise que les ports exclus de ce transfert sont Fort-de-France en Martinique, Dégrad-des-Cannes en Guyane et Port-Réunion à la Réunion.

Néanmoins, l'essentiel du travail ne reposait pas sur le pouvoir réglementaire, puisque de nombreuses modalités d'application de la loi devaient être précisées port par port par voie conventionnelle. Rappelons qu'à quelques semaines de l'échéance du 1^{er} juillet 2007, l'article 30 de la loi du 13 août 2004 a dû être adapté, afin de permettre à une collectivité qui se serait seule portée candidate au transfert d'un port de former, avant le transfert, un groupement avec d'autres collectivités territoriales intéressées, réglant ainsi le problème pour certains ports.

Ports	Collectivité	Date de Transfert
Bayonne	Région Aquitaine	01/08/06
Brest – Lorient – Saint-Malo	Région Bretagne	01/01/07
Port-la-Nouvelle - Sète	Région Languedoc Languedoc-Roussillon	01/01/07
Boulogne - Calais	Région Nord Pas de Calais	01/01/07
Caen - Cherbourg	Syndicat mixte régional des ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg	01/01/07
Dieppe	Syndicat mixte du port de Dieppe	01/01/07
Nice	Département des Alpes Maritimes	01/01/07
Concarneau	Département du Finistère	01/01/07
La Rochelle pêche	Département de la Charente Maritime	01/01/07
Toulon	Département du Var	01/01/07
Le Fret	Commune de Crozon (29)	01/01/07
Le Larivot	Commune de Matoury (Guyane)	01/01/07
Roscanvel	Commune de Roscanvel (29)	01/01/07

Au-delà de la désignation de la ou des collectivités attributaires, de nombreuses autres modalités devaient être encore précisées aux cours de l'année 2007 :

– des conventions ont été établies pour chaque port transféré, signées par le préfet compétent et le bénéficiaire. Ces conventions ont pour objet central de préciser la consistance des biens et responsabilités transférés, les modalités et le calendrier du transfert. Elles précisent les relations du bénéficiaire du transfert ou de son exploitant avec les services de l'État opérant sur le port, notamment les services des douanes.

Elles définissent également les conditions dans lesquelles le bénéficiaire du transfert met gratuitement à la disposition de l'État les installations et aménagements nécessaires au fonctionnement des services chargés de la police et de la sécurité.

Un diagnostic de l'état du port, dressé à partir des études et des informations dont disposaient l'exploitant du port et les services de l'État, a été annexé à chaque convention ;

– l'arrêté interministériel du 2 mai 2007, pris après consultation de la commission consultative sur l'évaluation des charges (CCEC), a constaté le montant définitif du droit à compensation des collectivités territoriales ou de leurs groupements.

L'évaluation et la compensation des charges transférées ont été effectuées conformément aux dispositions prévues aux articles 118 à 121 de la loi du 13 août 2004. Ces dépenses ont été évaluées à partir de la moyenne actualisée des dépenses consacrées par l'État au cours des trois années précédant le transfert de la compétence pour les dépenses de fonctionnement et au cours des dix années précédant le transfert pour les dépenses d'investissement.

Cette compensation a été versée en 2007 sous forme d'une dotation générale de décentralisation, par le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables pour la partie fonctionnement et par le ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales pour la partie investissement. Dans le futur, elle sera en totalité versée par le ministère de l'intérieur et son évolution suivra celle de la dotation générale de fonctionnement. Lorsque le port a été transféré à un groupement de collectivités, la dotation a directement été versée à ce groupement ;

– le processus et les principes du transfert des services et des emplois, ainsi que les modalités de calcul des compensations financières correspondantes, ont en outre été précisés par la CCEC lors des séances du 6 avril et 14 novembre 2006.

A compter du transfert de compétence et de propriété, les services de l'État exerçant les compétences transférées ont été mis à disposition des collectivités bénéficiaires. Une convention de mise à disposition a été signée dans

les trois mois suivant le transfert de compétence pour tous les ports, à l'exception du port de Bayonne, dont la mise à disposition des services a été constatée par un arrêté interministériel, pris après avis favorable de la commission nationale de conciliation en date du 25 avril 2007. Les services seront transférés le 1^{er} janvier 2008. Ce processus nécessite la parution d'un décret en Conseil d'État et d'arrêtés préfectoraux de transfert, accompagnés d'un processus de consultation des agents.

En ce qui concerne la police portuaire, une ordonnance du 2 août 2005 actualisant et adaptant le livre III du code des ports maritimes, la réorganise dans le contexte de la décentralisation en distinguant les missions relevant de l'État et les autres missions, confiées aux nouvelles autorités portuaires.

Cette distinction des missions de police conduit à établir la notion d'autorité investie du pouvoir de police portuaire, désignant le représentant de l'État responsable des opérations de police sensible, par rapport à la notion plus traditionnelle d'autorité portuaire, désignant l'exécutif de la collectivité administrant le port, qui reste responsable des opérations de police courante.

La liste des ports dans lesquels l'État exerce la compétence d'autorité investie du pouvoir de police portuaire a été fixée par arrêté du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer en date du 27 octobre 2006, complété par arrêté du 28 février 2007. Elle comprend l'ensemble des ports d'intérêt national transférés au titre de la loi du 13 août 2004, à l'exception des ports de pêche de La Rochelle et de Concarneau, ainsi que des ports du Fret et de Roscanvel.

Dans ces ports, les officiers de port et les officiers de port adjoints sont mis à disposition des collectivités territoriales. Celles-ci pourront recruter des agents de surveillance pour les activités relevant de leur compétence. Dans les autres ports décentralisés, les collectivités pourront recruter des surveillants de port, aptes notamment à constater les infractions.

L'État conserve également ses responsabilités, liées à la sécurité, envers certaines professions portuaires (pilotage, remorquage, lamanage, manutention). Il conserve la responsabilité de la police des eaux, de même que celle de la navigation maritime et de la signalisation.

– Une incertitude demeure sur la portée de la réforme des ports autonomes

S'agissant des ports autonomes, on rappellera d'abord la transformation du port d'intérêt national de La Rochelle en port autonome. Soumis à l'avis du conseil supérieur de la marine marchande le 7 décembre 2004, le décret du 20 décembre 2004 a porté création du port autonome de La Rochelle à compter du 1^{er} janvier 2006.

S'agissant des autres ports autonomes, assurant plus des trois quarts du trafic portuaire de marchandises, rappelons que le gouvernement devrait présenter

un projet de loi de modernisation portuaire, une première fois envisagé en 2003 puis laissé de côté.

Cette réforme a été officiellement annoncée par le président Nicolas Sarkozy, venu à Marseille le 3 juillet 2007. Il a notamment annoncé qu'il « *faut que nous fassions la réforme des ports autonomes pour les doter d'un conseil d'administration concentré sur le développement du trafic, la qualité du service, la modernisation des outils et des modes de travail.* »

« Les relations sociales doivent se moderniser dans nos ports. Je ne crois pas que les dockers soient particulièrement maltraités à Anvers ou à Brême. Et pourtant, ils savent résoudre les conflits autrement que par le blocage systématique et la grève destructrice », a-t-il ajouté.

« Comment comprendre que Marseille ne figure pas avec Shanghai, Rotterdam ou Hambourg dans les premiers ports du monde ? Comment accepter, et je ne l'accepte pas, que Barcelone ait créé 4 000 emplois de plus que Marseille ces dernières années sur le seul trafic des conteneurs ? », s'est-il interrogé.

Cette analyse est tout à fait pertinente et rejoint une opinion de plus en plus courante dans le domaine maritime. Il reste néanmoins des incertitudes sur la portée de cette réforme.

Alors que certains évoquent une simple adaptation de la composition du conseil d'administration des ports autonomes, plusieurs acteurs du transport maritime entendent, à l'occasion de ce projet de loi, promouvoir la transformation de ces ports en sociétés (alors que ce sont aujourd'hui des établissements publics). Reste alors le problème de la fiscalité qui sera appliquée à ces sociétés : l'impôt sur les sociétés risque de signifier une augmentation du coût des marchandises, ce qui risque de porter atteinte à la compétitivité de nos ports. Par ailleurs, une question sur le rôle des actionnaires dans de ces sociétés mérite d'être posée.

L'autre question importante porte sur les pouvoirs qui seront dévolus à l'éventuelle future « autorité portuaire » : si elle ne devait avoir en charge que les services publics essentiels au fonctionnement du port, cela signifierait que de nombreuses prestations de services actuellement fournies par les ports seraient soumises à la concurrence. C'est un sujet très important qui mérite d'être pensé dès aujourd'hui avant que le projet de loi ne soit soumis au Parlement.

2. Les crédits budgétaires destinés aux ports doivent être confortés

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, de nombreux intervenants, qu'ils soient élus ou ONG, ont souligné l'importance du transport maritime pour décongestionner les routes et donc diminuer l'importance des émissions de gaz à effet de serre. Les réflexions ont pourtant rarement porté sur l'importance des ports, interfaces entre la mer et la terre, pour faciliter ce recours ; il est pourtant clair que c'est en se donnant les moyens d'avoir des ports compétitifs et efficaces

que les opérateurs économiques accepteront de changer, en toute rationalité, les modalités selon lesquelles ils acheminent leurs marchandises. L'effort doit donc rester soutenu de la part de l'État dans ce domaine.

Le tableau ci-dessous synthétise les moyens destinés aux ports maritimes, qu'ils soient budgétaires, imputés sur l'AFITF ou découlant des contrats de plan État-régions. On constate une baisse importante entre 2007 et 2008, largement imputable à des éléments conjoncturels.

Ports maritimes	2006		2007		2008	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Entretien PIN + PA (*)	67,711	67,711	67,535	67,535	47,6	47,6
AFITF / CPER	41,6	32	39,72	25,1	34,7	17,940
Investissement hors CPER	2	2,82	1,7	2,34	-	-
AFITF / Fos 2XL	27,4	0	0	7,8	0	12
Total avec AFITF	138,711	102,531	108,955	102,775	82,3	77,54

Les crédits budgétaires sont destinés au dragage, à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages des ports maritimes autonomes et des ports non autonomes restés sous l'autorité de l'État. Pour les ports autonomes, ces crédits d'entretien et de dragages sont de 46,1 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement. Pour les ports d'intérêt national non décentralisés (principaux ports d'outre-mer) ils sont de 1,5 million d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement.

L'évolution des crédits entre 2007 et 2008 s'explique par **le transfert aux collectivités territoriales des crédits d'entretien et de dragage des ports d'intérêt national**, via la dotation générale de décentralisation (à hauteur de 11 millions d'euros). De plus le montant pour l'année 2008 est indiqué en hors taxe puisque les contributions aux ports maritimes ne sont plus assujetties à la TVA (ce qui représente une différence de 8 millions par rapport à 2007).

En investissement, les crédits non contractualisés (hors CPER) sont désormais inscrits au budget de l'AFITF. Les crédits contractualisés (CPER) restent inscrits au budget de l'AFITF.

S'agissant du volet portuaire des crédits contractualisés, 2007 constituait la première année d'engagement des contrats de plan État-régions et s'est traduite par un très important niveau d'engagements pour notamment pouvoir lancer les travaux de la 2ème phase de Port 2000 au Havre. Pour 2008, l'effort sera reconduit. En autorisations d'engagement, les crédits CPER sont de 34,7 millions d'euros et de 17,9 millions d'euros en crédits de paiement.

S'agissant des crédits hors CPER, les crédits sont de 9,2 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 6,4 millions d'euros en crédits de paiement pour l'ensemble des opérations portuaires, fluviales et littorales.

Enfin, sont inscrits au budget de l'AFITF des crédits d'investissement pour des opérations majeures (FOS 2XL). En 2008, 12 millions d'euros sont ainsi programmés en crédits de paiement.

B.— L'AIDE À LA FLOTTE DE COMMERCE

L'année 2008 doit être une année utile pour accompagner la consolidation du secteur maritime, soumis à une concurrence importante des nouveaux pays émergents tels que la Chine ou l'Inde.

A cet effet, de nombreux dispositifs existent, qu'ils soient juridiques avec la loi RIF dont votre rapporteur voudrait faire un nouveau bilan trois ans après son vote, ou fiscaux à travers par exemple le GIE fiscal, dispositif dont la rénovation complète a été réalisée au cours de l'années 2007.

1. La réussite du nouveau registre international français se vérifie chaque année un peu plus

a) La mise en place du RIF

– Le vote de la loi du 3 mai 2005

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

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

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

– alors que, dans la proposition de loi issue du Sénat, seuls le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance devaient être de nationalité française à bord d'un navire immatriculé au RIF, l'Assemblée nationale a introduit une disposition prévoyant que ces navires auront un quota de marins communautaires de 25 %, et de 35 % pour les navires bénéficiant du dispositif du *GIE* fiscal. Concrètement, un

navire immatriculé au RIF ayant 16 marins – ce qui est la moyenne pour les navires de commerce –, aura quatre marins communautaires, dont deux Français et un élève officier de nationalité française. Pour les navires bénéficiant du *GIE* fiscal, il y aura 6 marins de nationalité communautaire, dont deux sont français. Cette mesure, très favorable au développement de l'emploi maritime français, constituait une avancée importante en direction des syndicats ;

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

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

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

– La mise en œuvre réglementaire de la loi est maintenant presque terminée

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

La loi du 3 mai 2005 comporte 6 renvois à des textes réglementaires :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

À la fin du mois d’octobre 2007, trois mesures réglementaires d’application du RIF ont été prises.

La première est l’arrêté du 21 décembre 2005 fixant les montant minimaux de rémunération des navigants⁽¹³⁾. Lors du débat de la loi, il était apparu opportun de fixer une rémunération minimale qui soit à la fois conforme aux conventions de l’Organisation internationale du travail et compatibles avec les recommandations de l’ITF, association internationale qu’il était difficile de viser explicitement dans un texte de loi.

L’article 1^{er} de ce décret prévoit que la rémunération de base du matelot qualifié résidant hors de France ne peut être inférieure à 620,05 dollars américains pour un temps de travail de 208 heures par mois. À ce montant, s’ajoute la rémunération des trois jours de congé prévus par l’article 17 de la loi RIF. Cette base de calcul est retenue comme assiette des rémunérations minimales pour les autres fonctions de navigants, pondérée d’après la grille de coefficients suivante :

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

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

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

La troisième mesure d'application est l'arrêté du 8 novembre 2006 qui définit les modalités de formation des marins⁽¹⁾. Notons enfin que les questions liées à la défiscalisation des salaires des navigateurs ont fait l'objet d'une instruction des services des impôts (instruction du ministère des finances 5 B-15-06 n°63 du 6 avril 2006).

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

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

À la fin du mois d'octobre 2007, 248 navires y sont déjà immatriculés et sont composés de :

- 98 navires de la flotte de commerce (de plus de 100 tonneaux) ;
- 150 navires affectés à d'autres fonctions.

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

Les perspectives d'immatriculation au RIF sont encore assez favorables, puisque plusieurs armateurs envisagent de pavillonner cette année des navires au RIF. Selon les informations fournies à votre rapporteur, 60 navires sont en effet actuellement en construction dans des États étrangers pour le compte d'armateurs français, qui doivent ensuite être immatriculés au RIF dès que le dispositif du GIE fiscal sera opérationnel.

(1) Arrêté du 8 novembre 2006 portant application de l'article 6 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

2. Le nouveau GIE fiscal sera opérationnel avant la fin de l'année

a) Un dispositif avantageux bloqué par Bruxelles

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

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

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

De ce fait, le dispositif du GIE fiscal a été en sommeil pendant quelques années ; comme le montre le tableau ci-dessous, le nombre des dossiers déposés a logiquement considérablement baissé en 2004 et en 2005.

BILAN DU GIE FISCAL AU 30 JUILLET 2006

Années	Nombre de dossiers		Nombre de navires		Montant des investissements	
	Déposés	Agréés	Prévus	Agréés	Prévus en millions d'euros	Agréés en millions d'euros
2002	21	15	37	27	923	853
2003	29	25	45	39	1 609	1 560
2004	14	8	67	56	1 942	1 559
2005	2	0	1	0	1,3	-
Total	122	85	232	168	8 474	5 916

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

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

Dispositif prévu par l'article 41 de la loi de finances rectificative pour 2005

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

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

Dans sa décision du 20 décembre 2006, la Commission a conclu que le GIE fiscal constituait une aide d'État en vertu des règles du traité CE. Elle n'a toutefois pas exigé le reversement des aides attribuées, ce qui aurait constitué une catastrophe économique pour les armateurs qui ont bénéficié de cette aide en toute légalité du point de vue du droit français.

b) Le nouveau dispositif du GIE fiscal mis en place en 2007

Pour maintenir l'attractivité et la compétitivité du nouveau registre international français, un nouveau dispositif d'aide à l'investissement a été mis en place par l'article 77 de la loi de finances rectificative pour 2006 du 30 décembre 2006 modifiant la loi du 2 juillet 1998, abrogeant l'article 39 CA et complétant l'article 39 C du Code général des impôts par des mesures générales.

Ce nouveau dispositif fiscal permet l'acquisition, par des investisseurs regroupés dans des structures fiscalement transparentes de personnes tel un groupement d'intérêt économique ou une société en nom collectif, d'un bien à donner en location pendant sa durée normale d'amortissement.

Le dispositif repose sur la possibilité de déduire les déficits, nés de l'amortissement dégressif du bien mis en location, des résultats imposables des autres activités des membres du GIE dès lors que le bien est exploité ou situé dans l'espace économique européen.

Le montant des amortissements admis en déduction est limité, pour prévenir les abus possibles, à 3 fois le montant des loyers pour une période de 36 mois. L'efficacité du dispositif est renforcée par l'exonération de l'imposition sur les plus-values lors de la cession des titres du GIE à l'utilisateur du bien.

Le recours à ce dispositif est soumis à déclaration aux services fiscaux pour permettre de suivre l'évolution et le coût de la mesure. En ce qui concerne les navires, il n'y a plus d'obligation de pavillon et l'armateur a la possibilité d'immatriculer son navire dans tout l'espace économique européen. Toutefois, la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français (RIF), prévoit en son article 5 que les navires immatriculés au RIF bénéficiant d'un dispositif d'aide fiscale attribuée au titre de leur acquisition doivent être armés avec des équipages comportant une proportion minimale de 35% de marins communautaires. Ce taux est de 25% pour les navires ne bénéficiant pas ou plus de ce type d'aide.

L'avantage fiscal consenti peut être évalué autour de 15 à 18 % du montant de l'investissement, l'avantage rétrocédé à l'utilisateur étant fixé librement par les membres du GIE.

L'article 77 de la loi de finances rectificative pour 2006 a fait l'objet, pour son application, du décret n° 2007-1815 du 1^{er} octobre 2007. Ce décret, dont le contenu est en définitive très technique, prévoit le type de déclaration que doivent fournir les armateurs pour pouvoir bénéficier de ce dispositif.

Selon les informations fournies à votre rapporteur, une instruction fiscale permettant de rendre le dispositif pleinement opérationnel devrait être publiée dans les prochains jours.

*

* *

En conclusions, votre rapporteur voudrait **formuler trois constats assortis de recommandations** pour l'exécution de ce budget 2008 :

– en premier lieu, il faut se féliciter que la **flotte française soit enfin en phase de redécollage**, pour la première fois depuis de nombreuses années, soutenue par une croissance mondiale particulièrement importante. Les perspectives sont rassurantes puisqu'une soixantaine de navires doit être immatriculé au RIF à court terme. Néanmoins, **cette croissance doit pousser le gouvernement à soutenir son effort en faveur de la formation maritime**, dans les écoles de la marine marchande comme dans les lycées professionnels maritimes. Il faut donc envisager rapidement de revoir à la hausse ces crédits, notamment ceux des quatre écoles de la marine marchande ;

– le présent projet de budget offre **un motif de satisfaction dans le domaine de la sécurité maritime**, puisque la France a maintenant l'un des meilleurs taux de contrôle des navires et une très bonne sécurité maritime au large de nos côtes. Il faut **poursuivre les efforts dans le domaine de la modernisation des CROSS et au moins maintenir les crédits de la SNSM qui sont en recul cette année** ;

– dans le domaine des ports, **la réforme des ports autonomes** qui a été annoncée par le président de la République **doit permettre de constater la part croissance jouée par les activités privées** dans la dynamique de ces ports et **sécuriser leur développement économique**.

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du 30 octobre 2007, la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire a examiné pour avis les crédits du **programme « Sécurité et affaires maritimes » pour 2008**, sur le rapport de **M. Jean-Yves Besselat**.

Rappelant que son rapport porterait sur le transport, la sécurité et les affaires maritimes, **M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis**, a indiqué que le présent budget était en augmentation de 3,4%, ce qui représente une vraie progression par rapport à 2007, même si ce chiffre ne rend pas compte de l'évolution des crédits de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) et des ports.

A l'heure où les pouvoirs publics cherchent les moyens de libérer la croissance, il faut rappeler que le secteur maritime enregistre une croissance de 9 à 10 % par an depuis au moins cinq années. Afin de tirer durablement parti de cette croissance, le présent budget met l'accent sur deux points.

Le premier concerne l'attractivité de notre pavillon ; deux ans après le vote de la loi créant le registre international français (RIF), il apparaît que 242 navires y ont été immatriculés, ce qui représente une croissance de 8 % par an pendant deux ans. Il y a par ailleurs 60 navires qui sont actuellement en construction, et dont l'inscription au RIF a été annoncée par les armateurs. A la fin de l'année 2008, plus de 300 navires auront donc rejoint ce nouveau registre, contre 212 navires battant pavillon français en 2005, ce qui représente une augmentation nette de plus de 100 navires en trois ans.

Pour tirer parti de la croissance du trafic maritime, le gouvernement a par ailleurs fait des efforts en matière fiscale, à travers la création de la taxe au tonnage en 2002, et du GIE fiscal dont le dispositif a du être mis en cohérence avec le droit communautaire en 2007. Le décret d'application du nouveau dispositif, qui permet d'amortir 15% des investissements réalisés pour la construction du navire, date du 1^{er} octobre, et l'instruction fiscale permettant de le rendre totalement opérationnel doit être prise dans les tous premiers jours de novembre.

Dans le domaine de la formation, il faut appeler le gouvernement à plus d'efforts, car le taux d'emploi des jeunes diplômés de la marine marchande est de 100 % ; il existe même des tensions sur l'offre d'emploi, et les quatre écoles nationales de la marine marchande, qui forment actuellement près de 300 officiers par an, doivent pouvoir tripler ce chiffre en 5 ans. De ce point de vue, le présent budget n'est pas satisfaisant, et l'on peut espérer qu'un effort sera engagé suite à la grande conférence sur l'emploi maritime qui aura lieu le 7 décembre prochain.

Par ailleurs, le projet de loi sur la nationalité des équipages, adopté par le Sénat en septembre, qui prévoit l'ouverture aux marins communautaires des postes de capitaine et de second à bord des navires français, a été l'occasion d'auditionner l'ensemble de la filière maritime. Le gouvernement a finalement décidé de se donner le temps de la réflexion, sachant que l'examen devrait avoir lieu en décembre ou janvier.

M. Jean-Yves Besselat a considéré que le projet de loi appelait des réserves. Il a précisé être en train de rassembler les arguments nécessaires pour plaider, y compris au niveau européen, l'abandon du recours en manquement contre la France, en démontrant que le capitaine et son second sont détenteurs de l'autorité régaliennne en mer, ce qui justifie que leur nationalité reste française.

Enfin, dans le domaine de la sécurité maritime, le présent projet de budget offre des perspectives satisfaisantes, dans la mesure où la rénovation des CROSS est bien financée, afin notamment d'améliorer leurs capacités de communication avec les navires ; les moyens destinés à cette politique augmentent de 33 %, ce qui permet également de renforcer le contrôle des navires passant par les ports français.

En conclusion de son propos, **le rapporteur** pour avis a indiqué qu'il estimait que le projet de budget présenté était bon et qu'en conséquence, il invitait ses collègues à donner un avis favorable à l'adoption des crédits du programme « *Sécurité et affaires maritimes* ».

S'exprimant au nom du groupe socialiste, **M. Maxime Bono** a appelé le gouvernement à renforcer l'effort de contrôle des navires, objectif qui a été fixé à la suite du naufrage de l'Erika. Il a en outre partagé l'analyse du rapporteur selon laquelle, dans un contexte de croissance de 9 à 10 % du trafic maritime, les moyens consacrés à la formation maritime étaient nettement insuffisants. Outre ces faiblesses budgétaires, le RIF comme le projet de loi relatif à la nationalité des équipages remettent en cause les perspectives d'emploi de nos futurs marins.

Dans le domaine de la flotte de commerce, la loi créant le RIF a prévu, dans son article 35, un rapport d'évaluation annuel qui devait être transmis au Parlement, pour la première fois, avant le 31 mars 2007. Aucun rapport n'a été transmis pour l'instant. Les navires enregistrés au RIF n'ont-ils pas été simplement été transférés du registre Kerguelen ? Quelle est leur origine ?

En outre, dans le cas où le projet de loi sur la nationalité des équipages devrait être discuté, il s'est dit favorable à ce que, si le capitaine ou son second pouvaient être communautaires, leur contrat de travail reste en tout état de cause soumis au droit français.

Pour l'ensemble de ces raisons, **M. Maxime Bono** a émis, au nom du groupe SRC, un avis défavorable à l'adoption du programme « *Sécurité et affaires maritimes* ».

M. Gilles d'Ettore, s'exprimant au nom du groupe UMP, a indiqué souscrire totalement aux analyses du rapporteur, tant sur la mise en perspectives des problèmes du monde maritime avec les propositions du Grenelle de l'environnement que sur la formation maritime et le nécessaire soutien à notre pavillon. En conséquence, il a donné un avis favorable à l'adoption de ce programme.

M. Daniel Paul, s'exprimant au nom du groupe GDR, a réaffirmé son opposition à la loi RIF. Il a demandé combien d'officiers français étaient embauchés à bord des 242 navires inscrits au RIF. En outre, il semble illusoire de proposer un triplement des capacités de formation de nos écoles de la marine marchande, alors qu'existent des projets de transformation de leur statut et que les moyens qui leur sont destinés sont nettement insuffisants.

S'agissant de la retraite des marins, on est encore dans l'incertitude sur l'avenir de l'ENIM et sur la préservation des prestations qui sont assurées aux marins. Enfin, la réforme des ports autonomes a été annoncée sans que l'on en connaisse le contenu. Enfin, suite au naufrage de l'Erika et au rapport de la commission d'enquête sur la sécurité maritime – dont M. Daniel Paul a été président –, une actualisation du plan Polmar mer et terre a été recommandée. Cette actualisation reste d'actualité, alors qu'aucune révision n'a été réalisée depuis les années 80.

Mme Catherine Coutelle s'est dite préoccupée par la baisse de la subvention à la SNSM, dont les acteurs sont bénévoles ; son budget pourrait être conforté par une taxe sur les bateaux de plaisance.

M. Jean Dionis du Séjour, s'exprimant au nom du Nouveau centre, a apporté son soutien au rapporteur pour avis pour ses analyses constructives et son avis favorable sur le projet de budget.

En réponse aux différentes questions, le rapporteur pour avis a apporté les éléments de réponse suivants :

– sur le plan budgétaire, les analyses des différents intervenants sont les mêmes ; il faudra exprimer au ministre en charge des transports une demande de réexamen des crédits affectés à l'enseignement maritime, en vue de la conférence sur l'emploi maritime du 7 décembre prochain. Une stratégie plus claire doit être définie pour 2008. En attendant, on peut espérer que la fongibilité des crédits prévue par la LOLF pourra jouer en faveur de l'enseignement maritime ;

– s'agissant de la baisse des crédits de la SNSM, il faut rappeler que la loi RIF a prévu une disposition, qui n'a pas encore produit son plein effet, permettant d'affecter une partie du produit des jeux de casinos installés à bord des navires immatriculés au RIF à la SNSM ; néanmoins, il faudra effectivement attirer l'attention du ministre sur cette question ;

– s’agissant du contrôle des navires dans les ports français, il est actuellement de 30 %, depuis déjà un ou deux ans ;

– les quatre écoles de la marine marchande ont 900 élèves et des promotions de 300 diplômés, chiffre qu’il faut tripler dans les 5 ans qui viennent ;

– s’agissant du bilan du RIF, on est passé de 212 à 248 navires en trois ans, tous de plus de 100 tonneaux, dont 95 sont issus du registre Kerguelen. Il y a eu 225 emplois de marins en plus : ce n’est pas assez mais la France est sur la bonne voie, puisqu’il y a 60 navires en construction qu’il est prévu d’immatriculer au RIF.

◇
◇ ◇

Conformément aux conclusions de **M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis**, la Commission a émis un *avis favorable à l’adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » pour 2008 : sécurité et affaires maritimes.*