



N° 2865

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 14 octobre 2010

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2011** (n° 2824),

TOME V

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES

AFFAIRES MARITIMES

PAR M. JEAN-YVES BESSELAT,

Député.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
I.— LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE PORTUAIRE POUR LA FIN DE LA LÉGISLATURE : UNE AMBITION À PARACHEVER	11
A.— LA MISE EN ŒUVRE DES DIFFÉRENTS VOLETS DE LA RÉFORME ET DES PROJETS STRATÉGIQUES DES GRANDS PORTS MARITIMES	11
1. La poursuite de la réforme portuaire et son parachèvement	12
<i>a) L'installation des nouvelles instances de gouvernance</i>	12
<i>b) L'ultime étape du transfert des outillages et des personnels</i>	13
2. La mise en œuvre des projets stratégiques des ports.....	15
3. Une réflexion sur la réforme des ports ultramarins	16
4. L'élargissement des compétences du port autonome de Paris	16
B.— LA POLITIQUE NATIONALE DE SÛRETÉ PORTUAIRE	16
1. La transcription du code ISPS.....	17
2. La rénovation des structures ministérielles.....	17
3. Une politique de coopération bilatérale et multilatérale.....	18
4. Le coût des mesures de sûreté.....	18
C.— LES ÉVOLUTIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES.....	19
1. La réception des déchets des navires dans les ports.....	20
2. Le lent développement des voies ferrées portuaires	20
3. La poursuite de la codification en matière de transports.....	21
D.— UN COUP D'ARRÊT PRÉVISIBLE DÛ AUX MOUVEMENTS SOCIAUX.....	22
1. Un début d'année 2010 relativement calme	22
2. L'impact regrettable des mouvements de l'automne 2010.....	23
II.— FLOTTE DE COMMERCE ET MARINE MARCHANDE, LE TEMPS DE LA REPRISE ÉCONOMIQUE	25
A.— UNE FLOTTE DE COMMERCE RELANCÉE PAR LE SUCCÈS CONFIRMÉ DU REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS	25

1. La situation de la flotte de commerce française	25
2. Le RIF et ses textes d'application	27
3. La situation du RIF au 1 ^{er} juillet 2010	28
B.— L'EMPLOI DANS LA FLOTTE DE COMMERCE : UNE PROGRESSION NOTABLE ET CONTINUE	30
1. Les effectifs des marins de commerce en 2009	30
2. Des perspectives de croissance restaurées	31
C.— LE DÉFI DES AUTOROUTES DE LA MER	32
1. L'émergence d'un concept prometteur	32
2. Une application sur les façades maritimes françaises	33
a) <i>La voie espagnole déjà ouverte</i>	33
b) <i>La voie portugaise en gestation</i>	33
c) <i>La Manche et la mer du Nord, des voies restées inexplorées</i>	33
d) <i>Les promesses méditerranéennes</i>	34
e) <i>Vers une extension des ADM : l'Union pour la Méditerranée</i>	34
3. Les modes de financement mobilisables	35
a) <i>Un programme soutenu par l'Union européenne</i>	35
b) <i>Un programme conforté par la France</i>	35
D.— UN EFFORT BUDGÉTAIRE CONSTANT POUR LA FLOTTE DE COMMERCE ...	36
1. Les dépenses imputées sur le programme « <i>Sécurité et affaires maritimes</i> »	36
2. Les aides non imputées sur le programme « <i>Sécurité et affaires maritimes</i> »	37
3. Les dispositifs mis en œuvre par les nations européennes	38
a) <i>Le système social et fiscal des équipages</i>	38
b) <i>Le système fiscal des entreprises et des navires</i>	38
III.— LA FORMATION DES JEUNES MARINS : ASSURER L'AVENIR	41
A.— UNE RÉFORME MAJEURE DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME	41
1. L'enseignement supérieur, une réforme engagée	41
2. L'enseignement secondaire, une réforme poursuivie	43
3. La validation des acquis de l'expérience et les équivalences	43
4. La réforme de la convention STCW	44
5. Une démarche d'amélioration permanente du traitement des formalités administratives de formation	44
B.— UN ENGAGEMENT BUDGÉTAIRE CONSÉQUENT	45

1. Les subventions de fonctionnement	45
<i>a) La croissance des dotations de l'enseignement supérieur.....</i>	45
<i>b) Les lycées professionnels maritimes également mieux dotés.....</i>	46
<i>c) Une stabilité pour les établissements d'enseignement agréés.....</i>	47
<i>d) Le léger repli des bourses attribuées aux élèves.....</i>	47
<i>e) La formation continue des marins.....</i>	47
2. Les subventions d'équipement	47
<i>a) L'enseignement supérieur.....</i>	47
<i>b) L'enseignement secondaire.....</i>	48
3. Les préparations supérieures maritimes de la marine marchande (PMS-MARMAR)	48
IV.— SURVEILLER ET PUNIR : LA SÉCURITÉ MARITIME	49
A.— UN VOLONTARISME CONSTANT DE L'UNION EUROPÉENNE	49
1. Le premier « paquet Erika »	49
2. Le second « paquet Erika »	50
3. Le troisième « paquet Erika »	50
4. Les mesures européennes complémentaires.....	51
B.— LES RÉSULTATS PROBANTS D'UNE GRANDE RIGUEUR PÉNALE CONTRE LES POLLUTIONS MARINES.....	51
1. Les principales dispositions de la loi du 1 ^{er} août 2008	52
2. Le bilan des poursuites judiciaires.....	52
C.— UNE ACTIVITÉ TOUJOURS INTENSE : LE SAUVETAGE EN MER.....	53
1. Le bilan chiffré de l'année 2009.....	53
2. Les différents services compétents	55
D.— LA MOBILISATION DES CRÉDITS D'ÉTAT POUR LA SÉCURITÉ MARITIME	55
1. Les moyens des CROSS.....	56
2. Les centres de sécurité des navires.....	57
3. La signalisation maritime	57
4. La société nationale de sauvetage en mer (SNSM)	58
5. Le BEA Mer.....	58
EXAMEN EN COMMISSION	59

MESDAMES, MESSIEURS,

L'arrivée au pouvoir de l'actuelle majorité parlementaire, à la suite des élections générales de 2002, a marqué le **retour d'une ambition marine** pour la France. Trop longtemps, le pays avait oublié sa vocation maritime et négligé les atouts considérables que lui confère sa **situation géographique**, alors que ses deux façades maritimes ouvertes vers le sud et vers l'ouest en font l'interlocuteur privilégié de l'Amérique et du Moyen-Orient.

La valorisation de cette situation naturelle passe par un **investissement économique et humain d'envergure**. Des infrastructures performantes, une gouvernance efficace et une vision stratégique d'ensemble faisaient défaut pour que le pays puisse faire du monde maritime un levier de croissance économique.

La législature entamée en 2007 s'est caractérisée par un **engagement fort en direction de la mer**, à la fois sujet de réflexion et solution environnementale : pour elle-même à travers le Grenelle de la mer et la réforme des ports, comme moyen de préserver l'environnement par un report modal des transports routier et aérien vers le maritime, lui-même connecté aux dessertes ferroviaires et fluviales.

Il émerge de tout cela une conclusion indiscutable : la nécessité d'apporter un soutien massif au développement de notre politique maritime, de donner un nouveau souffle à notre développement économique en le tournant vers les mers. **Le Président de la République l'avait clairement affirmé** lors de son discours au Havre du 16 juillet 2009 :

« Je suis venu aujourd'hui au Havre réparer un oubli historique. L'oubli trop long qu'a fait la France de sa vocation maritime. Comment avons-nous pu oublier que notre pays possède le deuxième territoire maritime mondial derrière les États-Unis : 11 millions de km², vingt fois le territoire métropolitain, une superficie supérieure à celle de la Chine ou du Canada tout entier ? Pourquoi avons-nous délaissé si longtemps de grands ports internationaux tels que Le Havre bien sûr, mais aussi Marseille, Bordeaux, Saint-Nazaire, Toulon, Dunkerque... tous idéalement placés pour desservir l'Europe et le monde sur plusieurs façades maritimes ? Comment est-il possible que nous ayons négligé à

ce point la diversité et la richesse incomparables de nos espaces maritimes outremer ? Comment oublier plus longtemps encore notre présence stratégique sur les trois océans de la planète, dans les deux hémisphères et jusqu'au pôle sud, sur le continent Antarctique. »

Cette résolution s'est traduite par des **réformes qu'il s'agit aujourd'hui de mener à leur terme**. La dernière phase de l'application de la réforme portuaire, le transfert des outillages et des personnels de manutention, connaît une contestation par des mouvements sociaux qui mettent en péril la survie économique du port de Marseille ; les pouvoirs publics doivent se montrer fermes sans pour autant fermer la porte au dialogue social. La connexion ferroviaire des infrastructures portuaires avance lentement dans un contexte budgétaire général particulièrement contraint. L'évolution du système de formation des marins est en cours, mais elle attend que soient prises les dernières décisions – la localisation du siège de l'École nationale supérieure maritime par exemple.

Pour cette raison, l'analyse du programme 205 « *Sécurité et affaires maritimes* » ne peut se borner à un strict contrôle des crédits, à approuver la hausse d'une action et à déplorer la baisse d'une autre. Les remarquables investissements consacrés ces dernières années à la modernisation des instruments de sécurité maritime et au renforcement de la sûreté sur les mers, qui ont produit des effets incontestables, justifient par exemple de redéployer des dotations devenues sans objet. Au contraire, l'accent mis sur la formation des jeunes marins constitue une politique de long terme : votre Rapporteur pour avis n'aurait pas admis que les crédits de l'enseignement maritime accusent une diminution.

Ainsi que le démontrera le présent rapport, le Gouvernement a pris la pleine mesure des besoins du monde maritime. Il a su identifier les priorités et, malgré la situation particulièrement difficile des finances publiques, orienter les sommes nécessaires vers les secteurs à soutenir. Pour cette raison, **votre Rapporteur pour avis se prononce favorablement à l'adoption du volet du projet de loi de finances relatif à la sécurité et aux affaires maritimes**.

*

Votre Rapporteur pour avis souhaite étudier l'action maritime de l'État en fonction des différentes missions qui lui incombent : politique portuaire, politique commerciale et soutien à la flotte, politique de formation et politique de sécurité maritime. Néanmoins, la tradition parlementaire exige qu'il s'attache préalablement à l'étude globale des crédits du programme budgétaire n° 205.

L'année 2011 se caractérise par la consolidation et la mise en œuvre de la stratégie de développement maritime initiée lors des exercices budgétaires précédents. Les crédits octroyés au programme « *Sécurité et affaires maritimes* » atteignent 129,7 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 132,1 millions

d'euros en crédits de paiement, soit une légère baisse de l'ordre de 2% par rapport à la loi de finances initiale pour 2010.

Le programme se décompose en cinq actions :

- l'action n° 1 *Sécurité et sûreté maritimes* représente 17,49% des crédits totaux ;
- l'action n° 2 *Gens de mer et enseignement maritime* compte pour 10,48% du programme ;
- l'action n° 3 *Flotte de commerce* absorbe 59% de l'ensemble ;
- l'action n° 4 *Action interministérielle de la mer* consomme 13% des sommes allouées ;
- l'action n° 5 *Soutien au programme* entre également pour 13% dans la répartition des dotations.

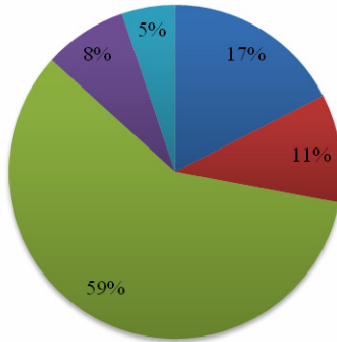
La relative stabilité des crédits du programme masque des évolutions plus importantes au sein de chaque action. **Le Soutien au programme connaît notamment une diminution de sa dotation de plus de 27 %** par rapport à 2010, ce qui répond aux objectifs gouvernementaux de diminution des dépenses de fonctionnement. **A l'inverse, l'action Gens de mer et enseignement maritime voit une progression de plus d'un cinquième de ses crédits**, ce qui marque l'intérêt porté aux marins et à leur formation, et qui garantit un futur au monde maritime français.

**CRÉDITS DEMANDÉS EN 2011 POUR
LE PROGRAMME N° 205 SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES**

(en millions d'euros)

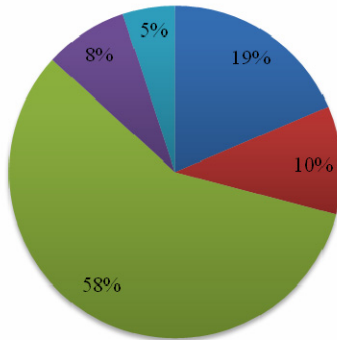
	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	2010	2011	Variation	2010	2011	Variation
Action 1 <i>Sécurité et sûreté maritime</i>	23,2	22,6	- 2,6 %	25,1	24,5	- 2,4 %
Action 2 <i>Gens de mer et enseignement maritime</i>	11,5	13,6	+ 18,3 %	11,6	13,9	+ 19,8 %
Action 3 <i>Flotte de commerce</i>	78,4	76,1	- 2,9 %	78,5	76,1	- 3,1 %
Action 4 <i>Action interministérielle de la mer</i>	9,6	10,5	+ 9,4 %	10,2	10,7	+ 4,9 %
Action 5 <i>Soutien au programme</i>	9,2	6,7	- 27,2 %	9,2	6,7	- 27,2 %
Total	132	129,7	- 1,7 %	134,8	132,1	- 2,0 %
Fonds de concours et attribution de produits	2,3	2,8	+ 21,7 %	2,3	2,8	+ 21,7 %

Autorisations d'engagement 2011



- Action n° 1 Sécurité et sûreté maritime
- Action n° 2 Gens de mer et enseignement maritime
- Action n° 3 Flotte de commerce
- Action n° 4 Action interministérielle de la mer
- Action n° 5 Soutien au programme

Crédits de paiement 2011



- Action n° 1 Sécurité et sûreté maritime
- Action n° 2 Gens de mer et enseignement maritime
- Action n° 3 Flotte de commerce
- Action n° 4 Action interministérielle de la mer
- Action n° 5 Soutien au programme

I.— LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE PORTUAIRE POUR LA FIN DE LA LÉGISLATURE : UNE AMBITION À PARACHEVER

Les ports et le transport maritimes ont constitué un point central des discussions du Grenelle de l'environnement et du Grenelle de la mer. Les nombreux échanges conduits alors ont **approuvé les orientations retenues par l'État depuis 2003** : l'amélioration des modalités de gestion des infrastructures portuaires – chose faite avec la loi de réforme portuaire du 4 juillet 2008 – et le renforcement de la connexion des façades maritimes avec le continent – par les réseaux multimodaux prônés par le Grenelle – sont un préalable au développement de la flotte de commerce, des emplois maritimes et du pavillon français.

Les principales orientations de la politique portuaire définies **pour la période triennale 2010/2012** visent désormais à transcrire dans les faits les ambitions tracées par les textes :

– **renforcer l'attractivité des ports maritimes français**, en parachevant la mise en œuvre de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et en veillant à leur pleine effectivité, afin de permettre un renforcement de la compétitivité et la conquête de nouvelles parts de marchés. Un chiffre illustre les enjeux : mille conteneurs par an équivalent à cinq nouveaux emplois dans la chaîne logistique ;

– **valoriser le positionnement des ports maritimes** en tant qu'acteurs privilégiés d'une politique d'aménagement territorial respectueuse de l'environnement et alternative au transport routier, condition *sine qua non* du développement économique et de la performance globale des ports français ;

– poursuivre **l'édiction de règles strictes de sûreté portuaire**, aspect essentiel de la politique de l'État en termes économiques, d'ordre public et de responsabilités.

A.— LA MISE EN ŒUVRE DES DIFFÉRENTS VOLETS DE LA RÉFORME ET DES PROJETS STRATÉGIQUES DES GRANDS PORTS MARITIMES

En application de la loi du 4 juillet 2008, le statut des principaux ports maritimes autonomes métropolitains a été transformé en celui de grand port maritime (GPM). **Ces grands ports maritimes sont au nombre de sept** : Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, La Rochelle, Rouen, Nantes Saint-Nazaire et Marseille.

Les délais prévus pour l'entrée en application des dispositions législatives ont été respectés. De plus, la crise économique et la diminution des volumes de fret qui en a découlé ont renforcé l'exigence de respect de calendrier. Il fallait en effet que les ports français fassent montre de leur capacité à anticiper la reprise économique pour rassurer les futurs investisseurs.

1. La poursuite de la réforme portuaire et son parachèvement

a) *L'installation des nouvelles instances de gouvernance*

Le cadre juridique dans lequel les principaux ports français déploient leur activité fait l'objet d'un **profond bouleversement avec la création des grands ports maritimes** en 2008. Cette réforme a recentré leurs actions sur les missions d'autorité publique - accès maritimes, police portuaire, sûreté – et de régulation, ainsi que sur les fonctions d'aménageur du domaine portuaire qui leur est transféré en pleine propriété. Leurs missions et leurs responsabilités relatives aux dessertes terrestres sont renforcées. La prise en compte de l'environnement en amont des projets, et notamment des espaces naturels dont ils ont la gestion, est également accentuée.

La réforme portuaire et ses décrets d'application :

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

La loi rationalise également **l'organisation de la manutention portuaire sur le modèle des principaux ports européens**, avec la mise en place d'opérateurs intégrés de terminaux, responsables de l'ensemble des opérations de manutention. Pour y parvenir, les grands ports maritimes cessent de détenir et d'exploiter des outillages de manutention ; ils les transfèrent à des opérateurs privés.

La réforme est enfin l'occasion d'une **refonte d'envergure de la gouvernance** des grands ports maritimes. Toutes les instances sont désormais en place. Les conseils de surveillance, instance de gouvernance resserrée, arrêtent les

orientations stratégiques de l'établissement et exercent le contrôle permanent de sa gestion. Les directoires ont la pleine responsabilité de la gestion courante. Une nouvelle instance de concertation, les conseils de développement, réunit les acteurs économiques et sociaux parmi lesquels les collectivités locales partenaires et les associations agréées de défense de l'environnement ; ils sont consultés pour avis sur tous les projets structurants.

	Bordeaux	Marseille	Dunkerque	La Rochelle	Le Havre	Nantes Saint-Nazaire	Rouen
Installation du Conseil de surveillance	9 février 2009	23 janvier 2009	20 janvier 2009	16 janvier 2009	6 février 2009	8 janvier 2009	6 février 2009
Installation du Conseil de développement	2 mars 2009	13 février 2009	17 février 2009	26 février 2009	27 février 2009	30 janvier 2009	5 mars 2009
Conseil de surveillance d'approbation du projet stratégique	6 avril 2009	3 avril 2009	3 avril 2009	27 mars 2009	9 avril 2009	12 juin 2009	17 avril 2009

La réforme de 2008 a également été l'occasion d'instituer deux conseils de coordination interportuaire, opportunité que les textes avaient laissée facultative mais que le gouvernement a encouragé les acteurs à saisir :

– **le conseil de coordination interportuaire de la Seine** rassemblant les grands ports maritimes du Havre et de Rouen ainsi que le port autonome de Paris a été créé par le décret n° 2009-556 du 19 mai 2009 ;

– **le conseil de coordination interportuaire de la façade Atlantique** regroupant les ports de Bordeaux, La Rochelle et Nantes Saint-Nazaire a été créé par le décret n° 2009-1009 du 29 août 2009.

L'adoption – au plus tard en juin 2009 par les instances de gouvernance des GPM de leurs **projets stratégiques** pour les années 2009-2013, qui fixent les priorités des ports pour une durée pluriannuelle – a constitué un acte majeur pour la **déclinaison territoriale d'une nouvelle stratégie portuaire** adaptée à l'évolution des enjeux du commerce maritime international.

b) L'ultime étape du transfert des outillages et des personnels

Cette signature a correspondu au lancement d'un processus central de la réforme, celui du **transfert des outillages et équipements de manutention et des personnels concernés aux opérateurs privés**. Les instances dirigeantes des grands ports maritimes disposaient en effet d'un délai de trois mois à compter de l'adoption de leur projet stratégique pour s'accorder sur les modalités de cette

évolution avec les entreprises privées. Ces négociations se sont achevées dans les délais impartis à l'été 2009.

Par décret du 26 mai 2009, le Gouvernement a nommé les experts indépendants de la commission nationale d'évaluation des cessions d'outillages portuaires instituée par la loi. Présidée par un magistrat de la Cour des Comptes, elle comptait notamment dans ses rangs le député de Seine-maritime Daniel Fidelin en qualité de représentant des collectivités. Cette commission avait notamment pour mission d'assurer, conformément à l'article L. 3211-18 du code général de la propriété des personnes publiques, **que les outillages publics ne soient cédés ni à titre gratuit, ni à un prix inférieur à la valeur vénale**, répondant ainsi à l'exigence de vente des biens publics au prix du marché. Il s'agissait également pour ses membres de garantir le **respect de la procédure** et de prévenir les comportements contestables.

La commission nationale d'évaluation a émis un avis par terminal sur les dossiers de cession des outillages publics que lui ont adressé les présidents des directoires des grands ports maritimes. Les avis portant sur trente terminaux des sept grands ports maritimes ont été publiés par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer entre les mois d'octobre 2009 et février 2010.

Conformément au décret n° 2008-1032 du 9 octobre 2008, les grands ports maritimes bénéficient d'un délai d'un semestre à compter de cette publication pour signer les actes de cession avec les opérateurs concernés. La majorité d'entre eux a aujourd'hui été signée. **Les premiers transferts effectifs d'outillages doivent intervenir au cours de cet automne**. La loi du 4 juillet 2008 dispose que les grands ports maritimes cessent d'exploiter les outillages de manutention au plus tard deux ans après l'adoption de leur projet stratégique, soit au **printemps 2011**.

En ce qui concerne le détachement des personnels, conformément à l'article 11 de la loi, l'accord-cadre du 8 octobre 2008 précise les modalités selon lesquelles les contrats de travail des salariés des ports autonomes se poursuivent avec les entreprises de manutention. Conclu entre les organisations professionnelles représentant les entreprises de manutention et les ports autonomes et les syndicats représentatifs des salariés des ports, ses dispositions ont été rendues obligatoires par le décret n° 2008-1240 du 28 novembre 2008.

Cet accord-cadre permet à chaque place portuaire de décliner la loi dans le cadre du projet stratégique de son grand port maritime. Les négociations des conditions de son application locale sont en cours. **Les premiers détachements des personnels concernés devraient intervenir ensuite**. Les partenaires sociaux ont parallèlement entamé des négociations visant à l'élaboration d'une **convention collective unique** des personnels portuaires et de la manutention.

Ce sont ces dispositions particulières qui sont à la source du mouvement social entamé par les personnels du port de Marseille en septembre dernier.

Votre Rapporteur pour avis, qui fut également rapporteur de la loi de réforme portuaire de 2008, appelle le Gouvernement à faire appliquer l'ensemble des dispositions législatives. Au-delà des aménagements qui pourront être apportés pour permettre une reprise du travail, il est important que les transferts d'équipements et de personnels prévus aient effectivement lieu à Marseille comme ils sont en cours dans les autres places de France.

2. La mise en œuvre des projets stratégiques des ports

Les projets stratégiques, feuille de route des grands ports maritimes pour les années 2009 à 2013, constituent désormais leur **outil de pilotage privilégié** à même de s'ajuster au contexte économique pour que la voie tracée ne se mue pas en carcan. Il revient au Gouvernement de veiller à la **cohérence des investissements portuaires** envisagés par chaque GPM avec son projet stratégique, tout en favorisant les synergies entre ports d'une même façade.

La mise en œuvre des projets stratégiques s'appuie sur un **investissement total de l'ordre de 2,4 milliards d'euros** sur quatre ans tous financeurs confondus, avec un effort sans précédent consenti par l'État. Dans le cadre du plan de relance portuaire, **une enveloppe complémentaire de 174 millions d'euros** vient doubler, pour la période 2009-2013, l'enveloppe de crédits inscrits aux contrats de projets État/régions. S'y est ajoutée, en 2009, une dotation de 50 millions d'euros relevant du **plan de relance de l'économie** qui a majoritairement bénéficié aux grands ports maritimes.

Les documents comportent un certain nombre de projets significatifs qui ne figuraient pas aux contrats de projets État/régions. Tel est en particulier le cas pour le **terminal multimodal du Grand port maritime du Havre** qui permettra de regrouper en un point unique les conteneurs des différents terminaux maritimes du port et de les réexpédier par train ou par barge. La première phase de ce projet devrait être mise en service en 2013.

Les **contrats pluriannuels** prévus entre chaque GPM et l'État confirmeront la liste des opérations retenues par les projets stratégiques. Ils s'accompagneront d'**indicateurs de résultats**, notamment en matière d'évolution des parts modales. L'État n'a cependant pas attendu leur signature pour apporter son soutien aux opérations en cours inscrites aux projets stratégiques ; il finance d'ores et déjà les tranches 2009 et 2010.

Une part significative des investissements portuaires est consacrée au **développement des dessertes**. Cette priorité a été établie en cohérence avec les dispositions de la loi Grenelle 1 qui prévoit un **doublément de la part des pré et post-acheminements**, à partir et à destination des ports. Elle rejoint aussi les préconisations du rapport de notre collègue Roland Blum sur les dessertes ferroviaires et fluviales des ports, remis le 20 mai 2010 au Gouvernement. Cette politique volontariste est confortée par l'engagement national pour le fret ferroviaire.

La nouvelle politique portuaire facilite aussi la coordination entre les ports maritimes et les ports intérieurs sur des projets d'intérêt commun tels que celui du **canal Seine Nord Europe** pour les ports séquanais. Compte tenu de l'envergure particulière de ce projet, les ports du Havre, de Rouen et de Paris développent une coopération mutuelle pour être en mesure d'offrir à terme **une offre de desserte performante tout au long de la chaîne logistique**.

3. Une réflexion sur la réforme des ports ultramarins

Dans le prolongement de la réforme métropolitaine, le Gouvernement souhaite revoir le **fonctionnement des infrastructures maritimes d'outre-mer** – le port autonome de la Guadeloupe, les ports de Fort-de-France, Dégrad des Cannes, Port-Réunion et Saint-Pierre et de Miquelon.

En mai 2008, le Gouvernement avait créé une mission interministérielle sur les évolutions à apporter aux statuts et aux modes d'organisation de ces ports. Le principal objectif recherché était l'identification des voies permettant aux ports ultramarins de s'affirmer comme des plates-formes logistiques performantes, compétitives dans leurs zones géographiques, offrant une présence portuaire française significative sur toutes les mers du globe. Sur ces bases, une nouvelle mission a été lancée en décembre 2009 pour proposer un cadre législatif et réglementaire adapté aux situations locales. **Votre Rapporteur pour avis souhaite que le Parlement soit saisi de ses conclusions dans un délai raisonnable.**

4. L'élargissement des compétences du port autonome de Paris

L'article 61 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement conforte les missions du port autonome de Paris : afin de favoriser les dessertes intermodales des installations portuaires, il lui est désormais permis de **prendre des participations à l'extérieur de sa circonscription dans des activités concourant au développement du port**. Le texte lui transfère également en pleine propriété les biens de l'État qui lui sont affectés au 1^{er} janvier 2011, ce qui dynamisera leur gestion.

Votre Rapporteur pour avis salue cette initiative, qui rapproche le statut du port autonome de Paris de celui des grands ports maritimes.

B.— LA POLITIQUE NATIONALE DE SÛRETÉ PORTUAIRE

À mi-chemin entre politique portuaire et sécurité maritime, la recherche d'une plus grande sûreté des ports français concourt à la réalisation des objectifs retenus par les instances internationales et européennes. À côté du développement économique, elle constitue le second pan de l'action nationale en faveur des ports. La modernisation de la législation constitue le premier volet de la politique nationale de sûreté portuaire qui s'appuie sur deux autres axes : la rénovation des

structures compétentes d'une part, une politique de coopération propre à donner une valeur internationale aux règles adoptées d'autre part.

1. La transcription du code ISPS

Le **code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires** (ISPS) a été édicté par l'Organisation maritime internationale (OMI) le 12 décembre 2002. Un décret du 26 mars 2004 l'a transcrit en droit français.

L'Union européenne a poursuivi le mouvement en adoptant le 31 mars 2004 le **règlement n° 725/2004** relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires qui transpose à l'échelle européenne les dispositions du code ISPS en les assortissant d'exigences complémentaires. Celles-ci prévoient notamment l'extension des prescriptions ISPS au trafic national à compter du 1^{er} juillet 2007, la conversion en obligations de certaines recommandations du code ISPS, et surtout le contrôle par la Commission européenne des dispositions adoptées. L'Union européenne a complété ce dispositif par la **directive n° 2005/65 relative à la sûreté des ports** dans leur globalité – le code ISPS se limitant aux installations portuaires.

L'application en droit français a pris la forme des ordonnances n° 2004-691 du 12 juillet 2004 et n° 2005-898 du 2 août 2005, qui ont introduit un titre *Sûreté portuaire* dans le code des ports maritimes. Ces dispositions ont été précisées par le décret n° 2007-476 du 29 mars 2007 relatif à la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires ainsi que par neuf arrêtés subséquents, de sorte que **la transposition de la directive n° 2005/65 était achevée dès 2008**.

Les évaluations de sûreté opérées par l'État et les plans de sûreté produits par les opérateurs sont approuvés pour cinq ans sous réserve de la prise en compte de contraintes nouvelles et de la doctrine de sûreté du Gouvernement. Les plans validés sont adressés à l'Organisation maritime internationale qui les porte à la connaissance des navires utilisant les installations.

Quant à la Commission européenne, elle a réalisé une trentaine d'inspections. En dépit d'un bilan global très positif, certains de ses constats mentionnent la **persistance de manquements dans la mise en œuvre des mesures à la charge des exploitants d'installations portuaires**, s'agissant notamment des contrôles d'accès à l'embarquement sur les liaisons intérieures. **Une mise en demeure a été adressée à la France le 9 octobre 2009**.

2. La rénovation des structures ministérielles

Les textes internationaux ordonnent à chaque État de mettre en place un dispositif institutionnel cohérent et hiérarchisé en matière de sûreté portuaire :

– **une autorité compétente pour la sûreté maritime** : cet organe défini par le règlement (CE) 725/2004 est la direction générale des infrastructures, des

transports et de la mer. Elle a pour mission de mettre en œuvre la réglementation européenne et la doctrine de sûreté maritime du Gouvernement, d'animer les réseaux de correspondants des autorités locales chargés de réaliser les évaluations de sûreté, et d'assurer une surveillance régulière des opérateurs – navires, ports et installations portuaires – pour vérifier le respect des normes et la validité des plans de sûreté. Cette surveillance est formalisée par un audit des opérateurs pendant la durée de validité du plan de sûreté, et par un second examen pour les installations sensibles traitant des navires à passagers de grande capacité, des navires à conteneurs ou des navires transportant des matières dangereuses. La direction générale compte en son sein une mission sûreté-défense et une mission sûreté des navires qui assurent le pilotage de l'ensemble des questions de sûreté en liaison avec le service de défense, de sécurité et d'intelligence économique ;

– *une cellule de veille pour la sûreté maritime* : le code ISPS prévoit un mécanisme d'échange permanent entre États en vue de la prise en compte de signalements et d'alertes adressés par un partenaire. Le Gouvernement a mis en place une cellule opérationnelle dépendant du haut fonctionnaire de défense et de sécurité. Cette petite unité assure une permanence tout au long de l'année et sans interruption ;

– *des centres opérationnels pour la réception des messages des navires* : les navires français où qu'ils se trouvent, et ceux de toutes nationalités présents dans les eaux françaises, doivent pouvoir faire état de difficultés et, le cas échéant, demander assistance à la France. Le Gouvernement a confié aux centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) de métropole et d'outre-mer la responsabilité de fournir toutes les informations aux navires qui en font la demande.

Votre Rapporteur pour avis reviendra par la suite à cet aspect de sécurité maritime qui, s'il figure dans le code ISPS, ne participe pas à strictement parler de la politique portuaire.

3. Une politique de coopération bilatérale et multilatérale

Compte tenu du caractère par essence international du trafic, la sûreté maritime ne se conçoit que dans un contexte harmonisé. A cet égard, la France cherche à développer, en liaison avec ses partenaires, des accords bilatéraux ou multilatéraux, notamment à l'égard des liaisons régulières. Des contacts noués **avec l'administration britannique** ont ainsi abouti à la signature le 2 août 2006 d'un protocole d'accord concernant les activités de sûreté en mer. **Il serait souhaitable que pareils efforts soient entrepris avec d'autres États voisins.**

4. Le coût des mesures de sûreté

Une mission interministérielle réunissant les administrations des finances, de l'intérieur et de l'équipement a estimé à **80 millions d'euros annuels le coût de la sûreté portuaire**. Ce montant était réparti entre le contrôle des sites

portuaires (clôtures, gardiennage) pour 51,1 millions d'euros, la mise en œuvre directe du code ISPS (études de sûreté, formation d'agents de sûreté) pour 4,3 millions d'euros, la mise en sûreté spécifique des conteneurs à destination des États-Unis pour 2,4 millions d'euros, le contrôle des accès aux navires à passagers pour 15 millions d'euros, et enfin la mise en œuvre du traité du Touquet sur la recherche d'émigrants clandestins vers le Royaume-Uni pour 7,2 millions d'euros. Le financement de ces mesures est essentiellement assuré par les opérateurs portuaires.

L'entrée en vigueur du code ISPS implique par ailleurs pour les services de l'État un **renforcement des moyens consacrés à l'encadrement de la sûreté portuaire**. Les évaluations de sûreté, qui incombent à la puissance publique, supposent une implication forte des services déconcentrés. Le rappel à l'ordre adressé par la Commission européenne accroît le caractère **impératif** d'une **présence affirmée**. Un programme de formation a été développé dans les écoles nationales de la marine marchande. Prioritairement destiné aux agents de sûreté des installations portuaires, il a été ouvert aux cadres des services de l'État et aux officiers de port en charge des missions de sûreté. Le premier stage de formation de quinze correspondants identifiés relevant d'autres administrations – police, gendarmerie, douane – a eu lieu en janvier 2010. L'objectif retenu consiste en la formation de soixante-quinze agents d'ici 2011.

Le coût de la prise en charge de la sûreté maritime pour le budget de la mer est supporté pour les navires par le programme 205 « Sécurité et affaires maritimes » mais figure pour les ports au sein du programme 203 « Infrastructures et services de transport ».

Pour les ports, **le coût se limite à la mise en place du dispositif d'audits de sûreté portuaire** représentant en 2009 cinq auditeurs répartis sur les différentes façades maritimes. Le nombre d'audits effectués en 2009 était de l'ordre de soixante, l'action des auditeurs comportant également un suivi des actions correctives. Outre les coûts salariaux, les frais de formation initiale des agents de l'État et les frais de déplacement occasionnés par les audits, **les ressources financières représentent environ 100 000 euros annuels**. Elles englobent l'exploitation des systèmes d'information, le développement des procédures et des équipements de sûreté, ainsi que l'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour les évaluations et le suivi des plans de sûreté.

C.— LES ÉVOLUTIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

Outre les conséquences de la loi du 4 juillet 2008, d'autres évolutions ont été apportées à la législation et à la réglementation. A l'exception de la démarche de codification, elles trouvent leur origine dans la volonté du Parlement, et plus précisément de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, d'agir en faveur de la protection de l'environnement.

1. La réception des déchets des navires dans les ports

L'article 189 de la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, qui insère les articles L. 156-1 et suivant dans le code des ports maritimes, vise à garantir l'existence dans l'ensemble des ports français d'un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison. **Le représentant de l'État peut**, après mise en demeure restée infructueuse, constater la carence de la collectivité territoriale ou du groupement compétent et **effectuer un prélèvement mensuel sur ses ressources fiscales** jusqu'à l'adoption par cette entité de son plan. A défaut de réaction, il a compétence pour se substituer à la collectivité défaillante.

2. Le lent développement des voies ferrées portuaires

Une évolution du régime des voies ferrées portuaires s'imposait pour clarifier une **réglementation devenue obsolète** devant l'évolution du secteur ferroviaire en Europe. Il convenait également d'encourager l'essor du transport des marchandises par le rail grâce à une responsabilité nouvelle conférée à l'autorité portuaire dans la **gestion des dessertes ferroviaires terminales** situées dans son périmètre de compétence. L'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 a prévu la création d'un réseau de voies ferrées portuaires pour les ports maritimes. Elle a été successivement mise en application par :

– le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ainsi que par le décret n° 2007-1867 du 26 décembre 2007 relatif aux voies ferrées portuaires et modifiant le code des ports maritimes, lequel a précisé dans quelles conditions les autorités portuaires assurent la gestion de la circulation ferroviaire ;

– plusieurs arrêtés ministériels de février et mars 2008 fixant les limites entre réseaux ferrés national et portuaires ainsi que les modalités de la compensation financière versée d'une part par *Réseau ferré de France* pour la gestion des voies transférées aux ports, d'autre part par les grands ports maritimes à la *Société nationale des chemins de fer* pour les prestations de circulation des trains. Cette **organisation transitoire**, dans l'attente de la désignation d'un gestionnaire d'infrastructures délégué, devait prendre fin en 2008. **Elle a été prolongée jusqu'à 2011 par la loi portant engagement national pour l'environnement**, afin de respecter les contraintes de mise en concurrence ;

– le décret n° 2008-887 du 2 septembre 2008 qui a permis le **transfert de propriété des voies ferrées au patrimoine des ports** ainsi que le versement des compensations financières. Cette compensation a fait l'objet d'un premier versement en 2008, le solde devant être réglé au plus tard le 1^{er} juillet 2011.

Un dispositif similaire a été édicté à destination des ports autonomes fluviaux de Paris et de Strasbourg par l'article 61 de la loi du 12 juillet 2010

portant engagement national pour l'environnement. Ces ports disposent d'un délai d'un an pour conclure une convention de répartition avec RFF et la SNCF.

La valorisation des voies ferrées portuaires, infrastructures de transports massifiés des marchandises et mode alternatif à la route, constitue un enjeu déterminant du renforcement du rôle d'aménageur des autorités portuaires.

Votre Rapporteur pour avis salue la poursuite de ce processus dont il est cependant conduit à déplorer l'excessive lenteur.

3. La poursuite de la codification en matière de transports

L'article 92 de la loi du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures habilite le Gouvernement à procéder par **ordonnance** à la création de la partie législative du code des transports. Le texte en projet est actuellement examiné par le Conseil d'État. Les dispositions du code des ports maritimes relatives aux pilotes et au remorquage figureront au livre III (ports maritimes) de la partie V relative au transport maritime. Les articles relatifs aux ports fluviaux seront codifiés au livre III (voies navigables de France et ports fluviaux) de la partie IV sur la navigation intérieure et le transport fluvial.

Par ailleurs, habilité en 2004 par le Parlement, le Gouvernement avait pris l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes. Elle poursuivait un double objectif : **réorganiser l'exercice de la police portuaire** dans un contexte de décentralisation en distinguant les missions demeurant de la responsabilité de l'État et celles confiées aux nouvelles autorités portuaires ; réécrire certaines dispositions devenues obsolètes ou inadaptées aux besoins de la police portuaire. L'ordonnance a fait l'objet de trois décrets d'application du 17 juillet 2009 qui finalisent son dispositif :

– les décrets n° 2009-875 et n° 2009-876 ont refondu la partie réglementaire du code des ports maritimes en précisant les conséquences du partage des compétences entre l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et l'autorité portuaire. Par ailleurs, l'organisation des secours en milieu portuaire a été alignée sur le droit commun, les personnels de police portuaire passant sous l'autorité du commandant des opérations de secours ;

– le décret n° 2009-877 a refondu le règlement général de police des ports de commerce et de pêche pour prendre en compte le partage des compétences de police. Par ailleurs, les formalités déclaratives d'entrée et de sortie des ports ont été mises à jour et simplifiées.

D.— UN COUP D'ARRÊT PRÉVISIBLE DÛ AUX MOUVEMENTS SOCIAUX

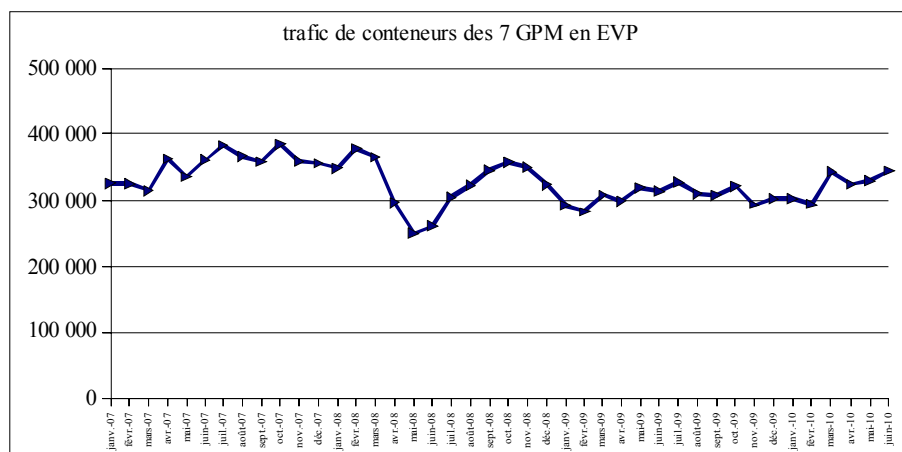
1. Un début d'année 2010 relativement calme

En 2009, le nombre de jours de grèves a très fortement chuté par rapport à 2008, passant de 167 grèves de 24 heures à 39, dont 20 concernant le seul grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire.

Pour le premier semestre 2010, il convient de noter une **remontée des jours de grève**. Cette tension sociale résulte de l'échéancier de **mise en œuvre du cœur de la réforme portuaire** : la cession des outillages de manutention aux opérateurs privés et la poursuite des contrats de travail des personnels concernés, ainsi que la question de la pénibilité, discutée dans le cadre de la négociation de la convention collective unifiée de la manutention et des ports. **Au 1^{er} juillet 2010, le nombre de journées de grève se montait à 64.**

Les importants mouvements de grèves de l'année 2008 ont eu un effet sur le trafic de conteneurs, avec un point bas en mai, avant le vote de la loi portant réforme portuaire. Le trafic conteneur chute ainsi de 377 717 EVP (équivalent vingt pieds, l'unité de mesure du secteur) en janvier 2008 à 249 484 EVP en mai 2008. **Alors que le trafic des ports retrouvait un niveau équivalent à celui de 2007, il a subi de plein fouet la crise économique** pour baisser fortement en janvier et février 2009 (- 21 % par rapport à novembre 2009).

Compte tenu du faible nombre de jours de grèves en 2009, il est probable que celles-ci n'impactent quasiment pas le trafic de conteneurs. La baisse des trafics est essentiellement due à la crise économique.



Les baisses de trafics de 2009 ont en effet été constatées dans l'ensemble des ports européens ; elles ne sont pas une spécificité française. Ainsi le Range Nord a vu les trafics conteneurs du premier semestre 2009 perdre 9 % par rapport à la même période en 2008.

2. L'impact regrettable des mouvements de l'automne 2010

Alors que le premier semestre 2010 avait fait ressortir une reprise globale pour les ports français, le conflit de l'automne nuance fortement cette première appréciation positive. Sans lien avec la réforme des retraites mais profitant de l'agitation générale qui embrasait le pays, **l'arrêt de travail des personnels du port de Marseille et des terminaux de Fos jette une ombre sur l'avenir** d'une infrastructure qui n'a cessé de décliner du fait de son instabilité sociale.

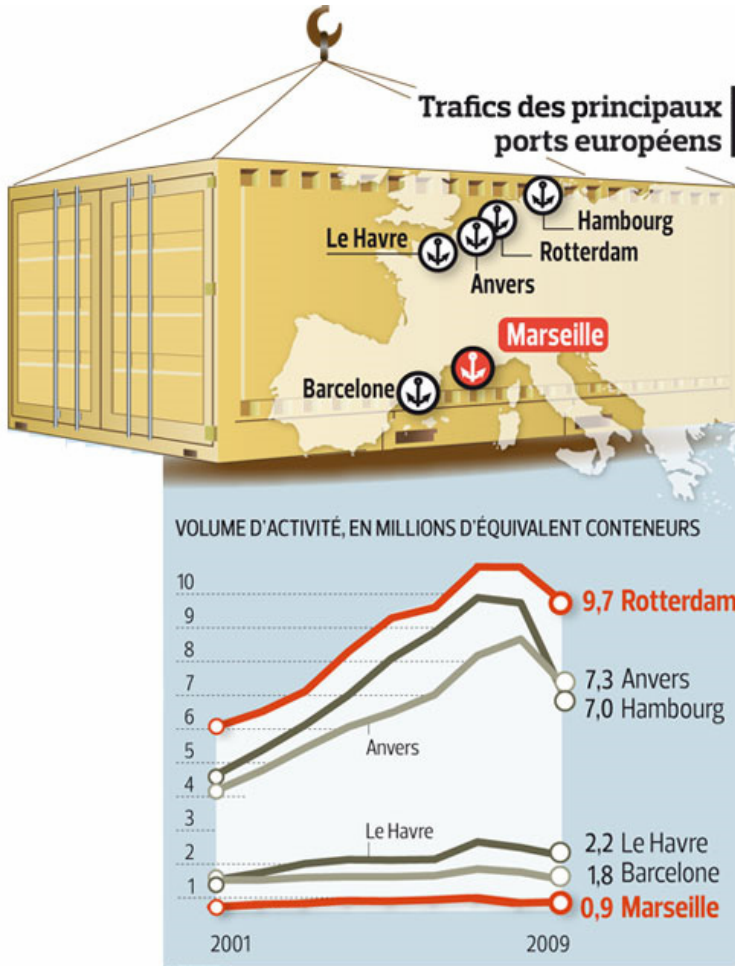
Mi-octobre, **le conflit avait déjà coûté plus de 600 millions d'euros** à l'environnement portuaire provençal. Le collectif *Touche pas à mon port* a chiffré son préjudice à trois emplois et 350 000 euros de chiffre d'affaires par jour de grève du seul terminal conteneurs des bassins intérieurs de Marseille, 34 millions d'euros pour l'industrie pétrolière après vingt et un jours de blocage des terminaux pétroliers, 550 millions d'euros pour l'industrie chimique, 4 millions d'euros pour les commerces touchés par l'impact de la grève sur le secteur des croisières et, enfin, 40 millions d'euros pour les petites et moyennes entreprises.

Votre Rapporteur pour avis juge la protestation d'autant plus difficile à admettre que le grand port maritime de Marseille (GPMM) est le seul de France où, dans le cadre de la réforme portuaire, les gestionnaires ont accepté non pas de privatiser les terminaux pétroliers mais de créer une filiale dont l'établissement public conserverait la majorité du capital. Les 220 salariés du port transférés ont obtenu la **garantie de leur emploi** jusqu'à la retraite et une **rémunération au moins égale à celle touchée au port**. Ils ont enfin l'assurance que le GPMM demeurera l'actionnaire majoritaire de cette filiale pendant au moins vingt ans.

En trente ans, **Marseille a déjà rétrogradé du deuxième rang des ports européens au quatrième. Pour les conteneurs, le segment de marché le plus dynamique, il est désormais douzième.** Face aux mouvements sociaux répétitifs, comment convaincre les opérateurs étrangers de faire confiance au savoir-faire français, alors que Gênes, Barcelone et Valence peuvent se targuer de performances techniques comparables dans un climat apaisé ? Anvers n'a par exemple connu qu'une seule journée de grève au cours des vingt-cinq dernières années. Les détournements de trafic, soit le transit par l'étranger des importations et exportations françaises, s'élèveraient à 25 % du volume total.

Votre Rapporteur pour avis appelle les divers acteurs du port de Marseille à la responsabilité. Alors que le site bénéficie de la présence des infrastructures pétrolières de Fos, la grève qui a simultanément frappé le

secteur pétrochimique pénalise grandement la réputation des terminaux pétroliers français. Alors que Marseille demeure une destination privilégiée pour les hydrocarbures, il est extrêmement périlleux de courir le risque de voir les flux se détourner au bénéfice d'autres ports européens. De plus, la loi de réforme portuaire a été discutée et votée il y a maintenant plus de deux ans ; il n'est plus temps de contester par la voie syndicale les prescriptions qu'elle contient.



Source : Le Figaro, 18 octobre 2010

II.— FLOTTE DE COMMERCE ET MARINE MARCHANDE, LE TEMPS DE LA REPRISE ÉCONOMIQUE

La loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 portant création du registre international français (RIF) est un des éléments essentiels de la politique menée par le Gouvernement pour renforcer la compétitivité du pavillon français et ainsi favoriser le développement de la flotte de commerce et de l'emploi maritime. L'objectif de redressement des capacités maritimes françaises que poursuivait le Parlement lors du débat législatif est atteint : malgré un tassement dû à la crise économique et à la contraction du commerce mondial, le pari de la croissance des armements français a été remporté.

Notre Rapporteur pour avis, qui fut également rapporteur de la loi du 3 mai 2005, se félicite de ce constat. Il déplore cependant l'attitude des syndicats français qui persistent à imposer le classement du RIF en pavillon de complaisance auprès de la Fédération Internationale des ouvriers du Transport (ITF). Il est temps que soit levé ce handicap que subit le pavillon français, handicap dont les cinq dernières années ont suffisamment démontré le caractère irraisonné et infondé.

A.— UNE FLOTTE DE COMMERCE RELANÇÉE PAR LE SUCCÈS CONFIRMÉ DU REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS

1. La situation de la flotte de commerce française

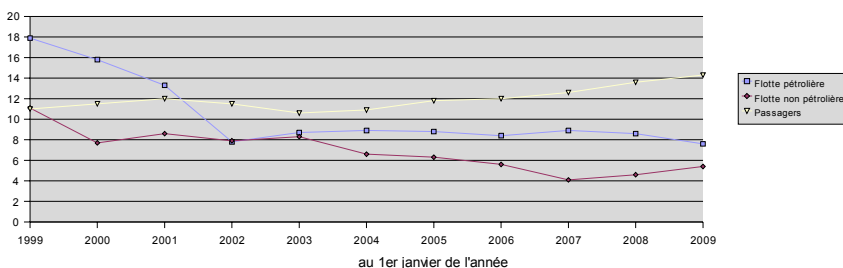
Par *flotte de commerce française*, on désigne ici les **seuls navires sous pavillon national**. La flotte contrôlée, c'est-à-dire les navires propriétés d'intérêts français ou gérés depuis la France, mais placés sous pavillon étranger, représenterait pour sa part près des deux tiers des capacités de transport mises en œuvre aujourd'hui par les armements français.

Opérant un contraste saisissant avec le fort repli de la précédente décennie, les dix dernières années ont vu une stabilisation des effectifs de la flotte de transport française et une consolidation de sa composition, oscillant entre 205 et 215 navires pour une capacité de transport comprise entre 6 et 8 millions de tonnes de port en lourd (MTpl.). Avec 216 navires au 1^{er} janvier 2010, correspondant à 6,4 millions d'unités de jauge brute et à 8,5 millions de tonnes de port en lourd, **la flotte française se situe au vingt-quatrième rang des flottes mondiales.**

Les années 2000 ont été l'occasion d'un renouvellement de la flotte pour plus des deux tiers de la capacité d'emport française. Ce renouvellement a principalement profité à la flotte pétrolière, aux navires servant outre-mer et aux porte-conteneurs. **L'âge moyen de la flotte a chuté de 15,3 ans en 2000 à 7,2 ans en 2010. Les navires sous pavillon national sont désormais beaucoup plus récents que la flotte mondiale (16,3 ans).** L'âge moyen de la flotte

pétrolière nationale atteint 7,4 ans et celui des navires à passagers 13,3 ans, contre respectivement 16,4 et 23,2 dans le monde. Quant à la flotte non pétrolière, les porte-conteneurs intégraux s'établissent à 4,5 ans et les vraquiers à 2,5 ans (10 ans et 15,3 ans dans la flotte mondiale). Seulement 18,6 % des navires français ont plus de 20 ans et 29,6 % ont moins de cinq ans.

Evolution de l'âge moyen dans la flotte de transports sous pavillon français de 1999 à 2009



Âge moyen	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Flotte pétrolière	17,9	15,8	13,3	7,8	8,7	8,9	8,8	8,4	8,9	8,6	7,6
Flotte non pétrolière	11,1	7,7	8,6	7,9	8,3	6,6	6,3	5,6	4,1	4,6	5,4
Passagers	11	11,5	12	11,5	10,6	10,9	11,8	12	12,6	13,6	14,3
Total	15,1	12,8	11,8	8,4	8,9	8,6	8,6	8,1	7,7	7,8	7,7

Dans un contexte concurrentiel mondialisé, le tissu armatorial français offre, avec quelques grandes entreprises et un ensemble d'entreprises moyennes spécialisées, une **gamme complète de services** tournés vers l'extérieur puisque l'essentiel des tonnages transportés ne relèvent pas de l'acheminement du commerce extérieur national. Jouant un rôle majeur sur les liaisons conteneurisées entre Asie et Europe et entre Asie et Amérique Nord, l'armement français s'est également développé dans deux spécialités hautement concurrentielles : les navires de services opérant sur les secteurs des câbles sous-marins de télécommunication, le ravitaillement des plates-formes pétrolières en mer.

Six armements étrangers, dont le numéro un mondial danois Maersk, exploitent des navires sous pavillon français. Selon les chiffres communiqués par le Cluster maritime français, **le chiffre d'affaires des armements nationaux représente en 2009 plus de douze milliards d'euros** avec un volume de transport estimé à 305 millions de tonnes et 12 millions de passagers par an.

2. Le RIF et ses textes d'application

Le RIF s'est substitué au registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF), auquel étaient immatriculés la plupart des navires de commerce français. Contrairement au registre des TAAF, le RIF est un **registre communautaire**, ce qui lui garantit l'accès aux cabotages nationaux dans les États membres de l'Union Européenne. Il donne un statut à tous les navigants en offrant un cadre juridique sécurisé pour le recours aux marins non-résidents. Sa mise en œuvre a été l'occasion de simplifier les procédures d'immatriculation et de francisation par la création d'un guichet unique entre les administrations des affaires maritimes et des douanes. La loi a enfin autorisé la présence de casinos à bord des navires immatriculés au RIF.

Parallèlement aux mesures destinées à garantir l'attractivité du registre, la loi créant le RIF assure le **développement de l'emploi maritime**. Elle définit des exigences de nationalité pour la composition des équipages, qui doivent faire figurer d'au moins un quart de marins communautaires sur la fiche d'effectifs – proportion portée à 35 % pour les navires ayant bénéficié d'une aide fiscale à leur acquisition. Elle garantit enfin la pérennité de la filière de formation maritime en édictant une obligation de formation embarquée à la charge des armateurs.

La loi du 3 mai 2005 comportait enfin des mesures fiscales et sociales qui constituent toujours des dépenses exposées en loi de finances et qui seront précisées ensuite.

Les mesures réglementaires d'application ont été prises avec notamment la définition, par un arrêté du 21 décembre 2005, d'un **cadre salarial minimum** pour les équipages conforme aux prescriptions de l'Organisation internationale du Travail et aux standards de la Fédération internationale des ouvriers du Transport. On mentionnera parmi les autres textes de mise en œuvre du RIF :

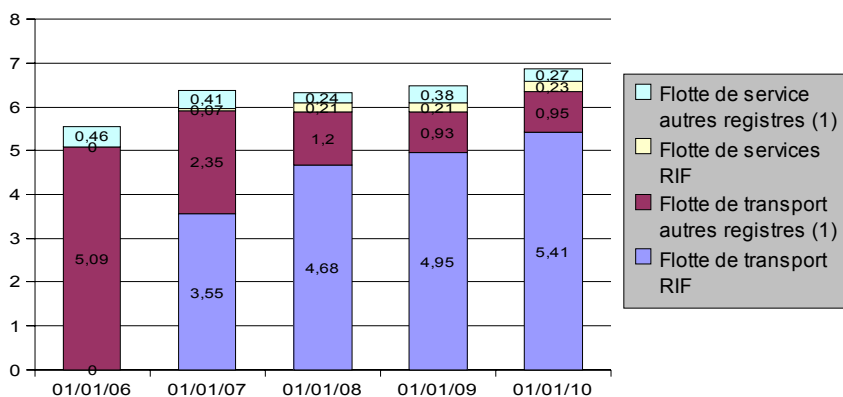
- le décret n° 2006-142 du 10 février 2006 portant création du guichet unique des affaires maritimes et des douanes, qui est localisé à la direction départementale des affaires maritimes des Bouches-du-Rhône à Marseille ;
- un arrêté du 8 novembre 2006 qui détermine les modalités de formation des marins ;
- l'instruction 5 B-15-06 n° 63 du 6 avril 2006 du ministère des finances qui encadre la défiscalisation salariale dont bénéficient les personnels embarqués.

Le décret permettant l'exploitation de casinos à bord des navires de croisière est en revanche toujours attendu. Bien qu'il s'agisse là d'un point relativement mineur de la loi n° 2005-412, votre Rapporteur pour avis déplore fortement que cinq ans et demi ne suffisent pas au pouvoir réglementaire pour exécuter intégralement une décision du Parlement.

3. La situation du RIF au 1^{er} juillet 2010

Le RIF a acquis un caractère opérationnel le 11 février 2006. Au 1^{er} juillet 2010, soit quatre ans et demi après son ouverture, **294 navires** totalisant 5,4 millions d'UMS (*Universal Measurement System*, unité de compte internationale) sont inscrits au RIF. Ils se répartissent en 94 navires de la flotte de commerce (+ 100 UMS), 200 navires (dont 87 navires de + 100 UMS) de la flotte de travaux et services auxiliaires (dont 163 navires de travaux offshore). 156 navires sont issus du transfert du registre des TAAF vers le RIF, 13 navires proviennent du 1^{er} registre et 125 sont des entrées de navires directes au RIF dont 108 navires neufs.

Evolution des jauges brutes de la flotte française depuis la création du RIF par rapport aux autres registres (en millions d'unités)



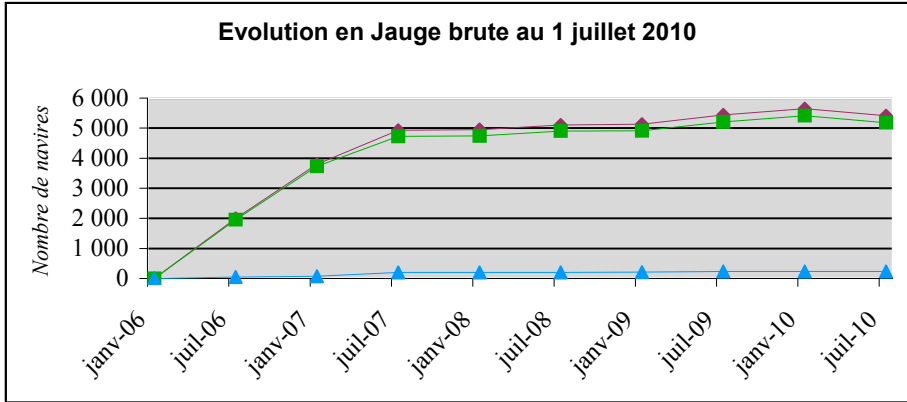
(1) TAAF, métropole DOM, Polynésie Française, Nouvelle Calédonie et Wallis et Futuna

Ces éléments sont à comparer aux chiffres du registre des TAAF au 1^{er} janvier 2006 qui totalisait 228 navires (dont 92 de la flotte de commerce) représentant 4,23 millions d'UMS. **Le registre RIF a globalement atteint son objectif en réunissant un nombre de navires supérieur à celui des TAAF avec une augmentation importante du tonnage global.** Cependant, le RIF connaît depuis 2009 une stagnation du nombre des immatriculations, en particulier pour ce qui concerne la flotte de commerce. Ceci résulte à la fois de la crise économique récente et du classement du registre en pavillon de complaisance par l'ITF suite à la demande des syndicats français de marins.

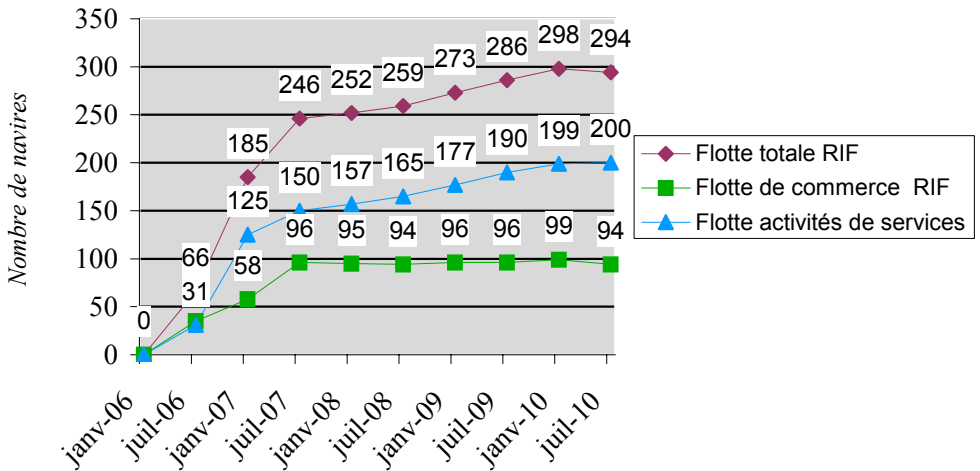
Il appartient désormais aux partenaires sociaux et aux armateurs de s'approprier ce registre et de le valoriser afin de permettre le développement de la flotte de commerce et de l'emploi maritime.

La flotte de commerce française est une des plus moderne du monde. Le savoir-faire des armements français est reconnu. **La qualité du pavillon français au regard de la sûreté et de la sécurité, le professionnalisme des marins, le respect de normes sociales élevées constituent des garanties** dans un marché du transport maritime fortement marqué par la déréglementation.

ÉVOLUTION DU REGISTRE RIF DEPUIS SA CRÉATION JUSQU'AU 1^{ER} JUILLET 2010



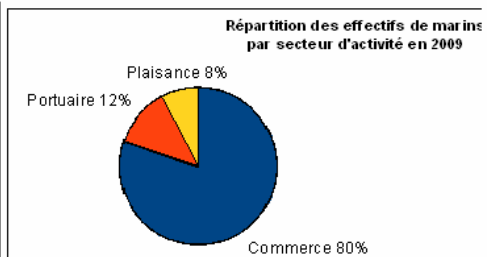
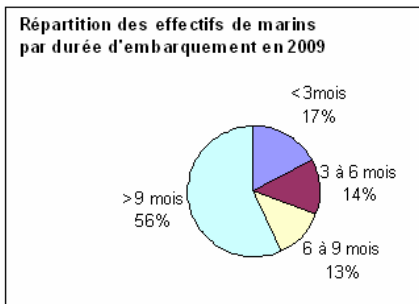
Evolution en Nombre au 1 juillet 2010



B.— L'EMPLOI DANS LA FLOTTE DE COMMERCE : UNE PROGRESSION NOTABLE ET CONTINUE

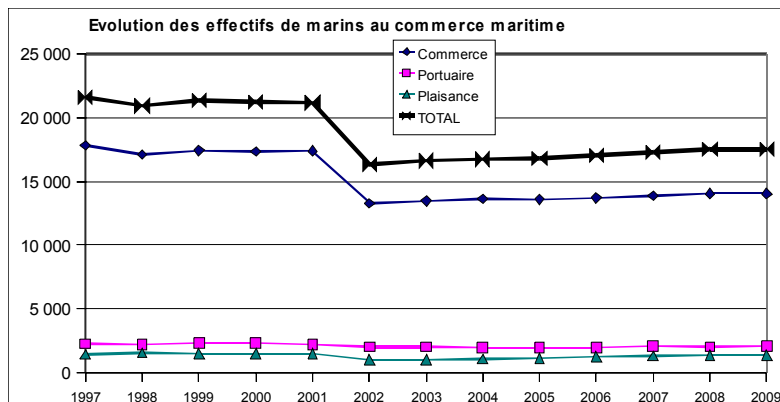
1. Les effectifs des marins de commerce en 2009

Le nombre des marins français ayant navigué au commerce au cours de l'année 2009 s'élève à 17 494, au même niveau qu'en 2008. Les officiers représentent environ 30 % de l'effectif total. Ils sont 9 902 (56 %) à naviguer plus de neuf mois dans l'année (assimilable à un plein-temps).

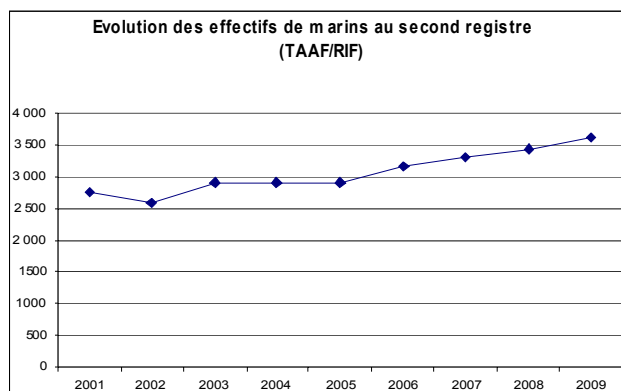


Le transport maritime proprement dit, où le transport de passagers reste le principal employeur, représente 80 % de l'emploi au commerce (14 032). Les activités portuaires (2 095) et la plaisance récemment (1 367) constituent toujours des secteurs d'emploi non négligeables. Plus de la moitié des marins français naviguent au cabotage international (42 %) ou au long cours (16 %). Un tiers navigue à proximité des côtes soit en navigation côtière (29 %), soit au cabotage national (5 %). **Les marins français embarqués sur les navires immatriculés au RIF (3 622) représentent plus de 25 % de l'emploi maritime français au commerce.**

De 1997 à 2009, l'effectif des marins du commerce est passé de 21 578 à 17 494 : cette évolution résulte d'une chute brutale en 2002 (- 4 788 marins, soit près d'un quart de pertes) qui a été suivie d'une remontée lente et régulière (+ 7 % en 7 ans). Cette évolution a concerné essentiellement le transport maritime, à un degré moindre les activités portuaires et la plaisance. Elle s'explique par la forte diminution de l'emploi précaire (CDD) en 2002, associée à une nette augmentation de l'emploi à temps plein (CDI).



L'évolution de l'emploi au second registre, dont les navires ont été transférés des TAAF au RIF en 2006/07, montre une **régulière progression du nombre de marins français** : de 2 914 aux TAAF en 2005, il est passé à 3 622 au RIF en 2009 (+ 24 % en 4 ans). Auparavant, de 2002 à 2005, l'effectif aux TAAF n'avait augmenté que de 4 % en moyenne par an.



2. Des perspectives de croissance restaurées

Les échanges commerciaux mondiaux ont triplé au cours des trente dernières années. **L'essentiel du commerce mondial s'opère par la voie maritime** : plus des trois quarts des marchandises dans le monde sont transportées par quelque 40 000 navires. Les armements des pays de l'OCDE emploient entre 30 % et 40 % des officiers dans le monde, en provenance notamment des pays de l'Europe orientale et de l'Asie. Dans un secteur mondialisé où une concurrence exacerbée est lentement encadrée par l'édiction de réglementations internationales nouvelles, la croissance économique venue des États-Unis et d'Asie orientale a poussé les taux de fret à la hausse. Cette période de croissance a conduit à une spéculation mondiale d'envergure. Le volume de commandes de navires en 2007 équivalait à la moitié de la capacité de la flotte mondiale. La crise économique de

2008 a mis fin à cette course en avant : avec une surcapacité durable de transport, une reprise lente de l'activité sur des marchés volatils, les perspectives économiques du transport maritime semblent aujourd'hui restaurées en dépit de l'atonie persistante des économies européennes. Le rebond rapide de l'Asie et de l'Amérique suscite à nouveau le besoin d'écouler les productions.

Avant la crise, la pénurie mondiale d'officiers, estimée à 46 000 marins, était patente. La crise a réduit un temps les difficultés de recrutement des compagnies tout en favorisant l'emploi des officiers européens, mieux formés et plus qualifiés. Le redressement voit resurgir les tendances antérieures de développement à un rythme difficile à estimer : le marché du conteneur, premier à s'effondrer à la mi-2008, a retrouvé la croissance mi-2010.

En termes de sécurité, le personnel navigant des pays tiers est en général moins bien formé que le personnel européen alors que la formation est un moyen privilégié de prévenir les accidents dus à des erreurs humaines, soit 80 % des sinistres. Une pénurie de personnels navigants constitue en outre une menace sur le recrutement des entreprises qui apprécient les compétences des anciens navigants (30 000 emplois en France) qui achèvent leurs carrières à terre.

Votre Rapporteur pour avis approuve la volonté du Gouvernement de soutenir la filière maritime dans sa politique générale de l'emploi. Cette orientation implique un engagement fort dans le domaine de la formation des jeunes marins.

C.— LE DÉFI DES AUTOROUTES DE LA MER

1. L'émergence d'un concept prometteur

Les autoroutes de la mer (ADM) constituent, à côté du cabotage maritime classique, **un concept à concrétiser** dont les principes ont été définis en 2001 par le **livre blanc sur la politique des transports** à l'horizon 2010 et réaffirmés dans la communication de 2007 sur la politique maritime. Un **coordinateur européen** a été désigné le 27 septembre 2007 pour faciliter le dialogue entre les États concernés et la Commission européenne.

Ainsi, les États membres sont invités à mettre en place conjointement des **liaisons maritimes transnationales par le biais d'appels d'offres**. Les autoroutes de la mer constituent des itinéraires qui doivent permettre de soulager les goulets d'étranglement terrestre. L'offre de transport doit être construite autour d'une **liaison maritime viable, régulière et fréquente** entre des ports situés dans deux États membres.

Le réseau de transport transeuropéen (RTE-T) identifie dans son projet prioritaire n° 21 **quatre zones de développement prioritaire des ADM** : la mer Baltique, l'Europe du sud-est (mer Ionienne, mer Noire, Adriatique et Méditerranée orientale), l'Europe occidentale (Atlantique, mer du Nord et mer

d'Irlande) et l'Europe du sud-ouest (Méditerranée occidentale). Ces deux dernières concernent au premier chef la France.

2. Une application sur les façades maritimes françaises

a) La voie espagnole déjà ouverte

Un appel à projets a été lancé en avril 2007 entre la France et l'Espagne sur la façade atlantique. Les Gouvernements ont fixé des objectifs annuels de transfert de l'ordre de 100 000 à 150 000 poids lourds, soit un **report de près de 5 % du trafic routier à l'ouest des Pyrénées**. Compte tenu du nombre limité de services existants et du caractère novateur du service, les États ont opté pour un soutien financier sous la forme d'une aide au démarrage limitée à 15 millions d'euros par projet et par État. **Deux projets ont été retenus : une liaison entre Nantes Saint-Nazaire et Gijon**, proposée par le Cercle pour l'Optimodalité en Europe et soutenue par le groupe français Louis Dreyfus Armateurs et l'italien Grimaldi, **et une desserte entre les ports de Nantes et du Havre et celui de Vigo** – et d'Algésiras par la suite – défendue par l'opérateur Acciona Transmediterranea.

Les conventions d'exploitation ont été paraphées en avril 2009 et l'accord international entre la France et l'Espagne a reçu signature et ratification. Parallèlement, la Commission a approuvé les aides d'État sollicitées pour le premier projet. Elle fera connaître ultérieurement sa décision sur le second.

La liaison entre Nantes Saint-Nazaire et Gijon a été inaugurée le 7 septembre 2010. Elle est assurée par des navires d'une capacité de 150 remorques pouvant accueillir 800 passagers. GLD Atlantique prévoit une montée en puissance progressive jusqu'à sept rotations par semaine.

La ligne *Atlantica* – Le Havre/Vigo/Algésiras – entrera en service le 1^{er} juillet 2011. La fréquence hebdomadaire sera portée à deux navires en 2013 et à trois navires en 2015, avec une capacité de 110 semi-remorques et 300 voitures.

b) La voie portugaise en gestation

Les secrétaires d'État chargés des Transports français et portugais ont installé le 14 avril 2008 un groupe de travail pour l'examen des opportunités de développement des ADM. Les consultations ont permis d'identifier trois projets, tant sur la façade atlantique entre Leixoes d'une part et Rouen et Brest d'autre part, que dans l'espace méditerranéen entre Sines et Marseille. Non retenus par les instances communautaires en 2009, les deux États ont convenu lors du sommet du 7 mai 2010 de poursuivre leurs réflexions et de représenter ces candidatures.

c) La Manche et la mer du Nord, des voies restées inexplorées

La France a participé à l'appel à projets de 2008 pour le corridor de la mer du Nord. Aucune offre n'a été remise. Les États membres participants ont lancé en

novembre 2009 un appel à projets ouvert sans délai de remise des propositions, sans succès jusqu'à présent.

Les groupes de travail de la mer du Nord et de la Baltique envisagent la mise en place de postes d'avitaillement au gaz naturel pour ouvrir une voie à des navires aux émissions compatibles avec le durcissement des normes européennes. L'absence d'infrastructure empêche pour l'heure la constitution d'une **chaîne d'approvisionnement en gaz naturel liquide par mer en Europe du Nord**. Le port de Dunkerque a manifesté son intérêt pour prendre part à la phase d'étude.

d) Les promesses méditerranéennes

Plusieurs lignes fonctionnent déjà entre l'Italie et l'Espagne. Une liaison entre Toulon et Civitavecchia avait été mise en service en janvier 2005 pour disparaître en mai 2009 sous l'effet de la crise économique.

Le 25 juin 2009, l'Italie, Malte et la France, rejoints ensuite par l'Espagne, ont lancé une consultation dans le cadre du réseau transeuropéen des transports. L'appel à projets s'adressait à des groupements comportant au moins deux terminaux de deux États différents, dont l'un au moins parmi la France, l'Italie, Malte et l'Espagne. Les huit projets déposés – quatre entre l'Espagne et l'Italie, trois entre la France et l'Italie, un entre l'Italie et Malte – ont été retenus dans le schéma directeur des autoroutes de la mer en Méditerranée.

e) Vers une extension des ADM : l'Union pour la Méditerranée

Il est nécessaire de distinguer liaisons intracommunautaires et lignes transméditerranéennes. Les premières répondent à un objectif de report modal, les secondes doivent servir l'intégration euroméditerranéenne. Le 13 juillet 2008, les fondateurs de l'Union pour la Méditerranée (UPM) ont avalisé le principe d'autoroutes de la mer. Quatre projets améliorant les liaisons existantes ont été retenus en décembre 2008 : Radès/Gênes et Radès/Marseille avec la Tunisie, Agadir/Port-Vendres avec le Maroc, Bejaia/Barcelone et Bejaia/Marseille avec l'Algérie, et Haïfa/Trieste avec Israël.

Le 8 juillet 2010, les autorités portuaires de Radès et de Marseille se sont accordées pour l'ouverture d'une ligne au 1^{er} janvier 2011 accélérant les échanges commerciaux grâce à la coordination des opérations routières avec le départ des navires, à la dématérialisation et à la transmission des documents douaniers et sanitaires avant l'arrivée des navires, et à la réparation rapide des remorques endommagées en cours de traversée.

3. Les modes de financement mobilisables

a) Un programme soutenu par l'Union européenne

Les autoroutes de la mer figurent dans les projets prioritaires du réseau de transport transeuropéen. À ce titre, les projets bénéficient essentiellement de financements communautaires :

- une aide à l'investissement pour les infrastructures d'un maximum de 20 % du coût total éligible – 30 % dans le cas de projet transfrontalier ;
- une aide au financement des études et des actions pilotes d'un maximum de 50 % des coûts éligibles ;
- d'une aide au démarrage à hauteur de 30 % pendant deux ans des coûts de dépréciation du capital pour des investissements en superstructure et les achats de navire.

L'enveloppe européenne destinée aux autoroutes de la mer est significative. Elle se monte à 30 millions d'euros en 2009, 85 millions d'euros en 2010 et jusqu'à 150 millions d'euros en 2011.

Les ADM sont également éligibles au programme *Marco Polo II* (2007-2013) qui finance à hauteur de 60 millions d'euros les transferts du fret de la route vers la mer, le rail ou les voies d'eau. Le montant total versé, qui ne peut excéder 35 % des coûts éligibles, se borne à couvrir des pertes transitoires.

La Commission européenne et la Banque européenne d'investissement ont en outre lancé en janvier 2008 un instrument de garantie de prêt pour les projets de transport (LGTT). Le LGTT devra permettre de couvrir le risque d'insuffisance des recettes de trafic durant les cinq à sept premières années d'exploitation.

Enfin, les ADM peuvent prétendre aux fonds structurels (fond de cohésion, FEDER, INTERREG).

b) Un programme conforté par la France

Le financement de l'État transite par l'agence de financement des infrastructures de France (AFITF). Celle-ci pourrait soutenir le projet d'une autoroute de la mer par une subvention d'investissement dans les aménagements portuaires, par une aide au démarrage allant jusqu'à 35 % du coût total – c'est le cas pour la ligne Nantes Saint-Nazaire/Gijon – ou encore par une avance remboursable dans les conditions du marché.

L'acquisition des navires dans le cadre d'une société d'économie mixte constitue un montage possible dans le cas où l'opérateur ne dispose pas de la surface financière nécessaire. Il exclut cependant les aides à l'investissement, c'est-à-dire que le loyer payé par l'exploitant doit être conforme aux conditions du marché.

Votre Rapporteur pour avis soutient pleinement les initiatives de création d'autoroutes de la mer à partir des ports nationaux. La France détient un avantage remarquable par ses deux façades maritimes qui la positionnent comme un acteur incontournable des flux européens au nord comme au sud. Il convient de le valoriser pour générer croissance économique, créations d'emploi et économies de carbone.

D.— UN EFFORT BUDGÉTAIRE CONSTANT POUR LA FLOTTE DE COMMERCE

Pour développer la compétitivité des armements français face à la concurrence internationale et soutenir l'emploi maritime, l'État poursuit un **plan global de mobilisation en faveur du secteur maritime**. Il vise à renforcer l'efficacité économique et sociale des entreprises de transport maritime soumises à la concurrence internationale, à créer les conditions d'un accroissement durable de leur compétitivité, à maintenir et à développer les activités maritimes dont le centre de décision effectif se situe sur le territoire français.

<i>En millions d'euros</i>	2006	2007	2008	2009	2010
<i>CGMF</i>	15,50	15,20	14,90	14,26	13,82
<i>Charges sociales ENIM, AF, ASSEDIC</i>	57,21	58,31	60,39	65,83	64,66
<i>Total action n° 3 Flotte de commerce</i>	72,71	73,51	75,29	80,1	78,48

Cet engagement ne se dément pas, ainsi que le montre ce tableau correspondant aux cinq derniers exercices budgétaires.

1. Les dépenses imputées sur le programme « Sécurité et affaires maritimes »

L'État rembourse à la Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF) les **charges spécifiques de retraite et d'accident du travail des personnels sédentaires de l'ancienne Compagnie générale maritime (CGM)**. Les dotations inscrites en lois de finances pour ces remboursements suivent une courbe décroissante régulière. Elles ont atteint 13,82 millions d'euros en 2010.

La loi du 3 mai 2005 portant création du Registre international français a quant à elle institué une **exonération à 100 % des charges patronales pour les équipages embarqués à bord des navires de commerce battant pavillon français** et affectés à des activités de transports maritimes soumises à titre principal à une concurrence internationale effective. Une cinquantaine d'entreprises bénéficient d'exonération pour leurs navigants éligibles. Ces allègements de charges sociales concernaient en 2007 l'emploi de plus de 11 000 marins, en particulier ceux des navires à passagers.

La loi de finances pour 2007 a introduit, à compter du 1^{er} janvier 2007, une exonération des cotisations d'allocations familiales et des contributions patronales à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi.

En loi de finances initiale pour 2011, les prévisions sont de :

- 13,43 millions d'euros pour la CGMF,
- 45,16 millions d'euros pour le remboursement à l'ENIM des exonérations des charges maladie, vieillesse et invalidité,
- 9,3 millions d'euros pour le remboursement des charges d'allocations familiales exonérées,
- 7,30 millions d'euros pour le remboursement des charges relatives au chômage exonérées,
- et 1 million d'euros pour le remboursement de ces mêmes charges pour les navigants non marins.

2. Les aides non imputées sur le programme « Sécurité et affaires maritimes »

D'autres aides aux transports maritimes, qui ne figurent pas dans le programme budgétaire 205, complètent les aides sociales. Elles concernent :

- le **taux réduit de cotisations** pour les navigants employés à bord de navires effectuant des navigations internationales ou transocéaniques ou de navires immatriculés au registre des TAAF / RIF ;
- les aides pour le transport maritime à courte distance ;
- le **dégrèvement de la part maritime de la fiscalité locale sur les entreprises** ;
- la **taxe au tonnage** pour les armateurs ayant opté pour la taxation d'un bénéfice forfaitaire déterminé selon le tonnage des navires exploités, en substitution du régime de droit commun de l'impôt sur les sociétés ;
- la **défiscalisation du salaire des marins** embarqués sur des navires immatriculés au registre RIF sous certaines conditions, notamment le respect de la durée minimale d'expatriation de 183 jours.

Il s'y ajoute le GIE fiscal prévu par l'article 77 de la loi de finances rectificative pour 2006 du 30 décembre 2006, dispositif qui peut être utilisé pour l'investissement en navires. L'avantage fiscal consenti peut être évalué entre 15 % et 18 % du montant de l'investissement, l'avantage rétrocédé à l'utilisateur étant fixé librement par les membres du GIE.

3. Les dispositifs mis en œuvre par les nations européennes

À partir des années 1970, la concurrence internationale a conduit les États européens à se doter ou à renforcer leurs mesures de soutien au transport maritime. La plupart des pays de l'Union européenne ont adopté des mesures destinées à attirer des entreprises propriétaires de navires et éviter les délocalisations.

a) Le système social et fiscal des équipages

Le droit du travail applicable sur un navire est celui de l'État du registre sur lequel il est inscrit. Les législations du travail, les droits à récupération et les périodes de congés payés ne paraissent pas très différents d'un pays à l'autre, le temps effectif de travail pouvant cependant diverger.

En ce qui concerne les régimes sociaux, on observe une distinction entre ressortissants de l'Union européenne, objets d'une couverture sociale satisfaisante, **et ressortissants de pays tiers**, pour lesquels les législations renvoient le plus souvent à l'application de la réglementation sociale du pays d'origine des navigants. **Les taux applicables en matière de cotisations sociales sont très variables**. Hormis le cas des marins non résidents dont le traitement est dans l'ensemble assez voisin dans tous les pays, les États de l'Union appliquent à leurs résidents soit des taux peu élevés (Danemark, Norvège, Luxembourg), soit des taux plus élevés sur une assiette plafonnée (Allemagne, Pays-Bas) ou bénéficiant de régimes d'exonérations (France), soit pratiquent, dans certains cas, une exonération totale de cotisations sociales (Danemark, Italie).

Les règles fiscales applicables aux équipages varient pareillement. Le régime fiscal applicable aux marins dépend du registre d'immatriculation du navire et du fait que le marin soit ou non résident du pays où est établi l'armateur.

Les marins ne sont normalement pas imposés dans leur État de résidence mais dans celui de leur employeur. Quand un impôt est dû, il est prélevé à la source par l'employeur. Cette règle souffre toutefois d'importantes dérogations justifiées par le fait que les marins ne sont très souvent pas résidents de l'État du pavillon et que leur activité s'exerce à l'extérieur du territoire national. Il en résulte dans la pratique, une **large défiscalisation de leurs émoluments**.

b) Le système fiscal des entreprises et des navires

À l'exception de l'Allemagne, les entreprises d'armement maritime sont libérées, dégrevées ou exonérées des impositions perçues au profit des collectivités locales. Il n'y a pas de différence notable avec la France.

Presque tous les pays européens ont adopté des régimes forfaitaires de taxation en fonction du tonnage des navires exploités. **Ces dispositifs sont voisins et obéissent aux mêmes principes, notamment parce qu'ils entrent dans le champ des aides d'État contrôlées par la Commission européenne**. Les critères d'éligibilité des navires sont en général proches du régime français : le transport

de personnes ou de biens, le remorquage en haute mer, le sauvetage ou les autres activités d'assistance maritime et, de façon plus générale, les opérations de transport en relation avec l'exercice de toutes autres activités nécessairement fournies en mer. Sont clairement exclus de ce régime les remorqueurs portuaires et la navigation sur les eaux intérieures. Les navires éligibles doivent être gérés stratégiquement et commercialement depuis le territoire de l'État concerné.

En Allemagne, Grèce, Norvège et Grande-Bretagne, le régime forfaitaire s'applique de manière assez extensive à l'ensemble des services proposés à bord aux passagers. La France, la Belgique et l'Italie ont une approche plus restrictive qui exclut notamment les jeux ou la vente de produits de luxe. Les barèmes applicables sont relativement homogènes et dégressifs en fonction du tonnage, le barème français se situant dans la moyenne des barèmes européens.

La cession d'un navire ne donne lieu à aucune imposition particulière en dehors de l'impôt sur l'éventuelle plus-value dégagée. Le régime le plus largement répandu est celui de l'exonération, éventuellement sous condition de réemploi. Ne font exception à ce principe que l'Allemagne et le Danemark où la plus-value de cession est taxée comme le bénéfice courant.

Certains pays ont renforcé l'attractivité de leur territoire en permettant un amortissement très rapide des navires. Le dispositif français, permettant le cumul d'un amortissement sur une courte durée – huit ans – et l'application d'un taux de dégressivité élevé est **très compétitif**. La Belgique et les Pays-Bas ont également des dispositifs très favorables. En Allemagne et au Luxembourg, l'amortissement se fait sur douze ans et sur dix ans en Italie. Le Danemark, la Grande-Bretagne et la Norvège ont adopté des dispositifs qui conduisent à des périodes plus longues.

Quelques pays ont des régimes spécifiques favorables à l'investissement : crédit d'impôt reportable pour investissement au Luxembourg, régime d'aide à l'investissement en Belgique constituant un superamortissement appliqué au titre de la première année d'exploitation.

Votre Rapporteur pour avis observe que les dispositifs sociaux et fiscaux français apportent un soutien important aux armateurs français sans pour autant constituer une exception en Europe. Dans un secteur extrêmement concurrentiel et sujet à des délocalisations rapides, il est fondamental de poursuivre l'effort engagé sous peine de voir reculer rapidement les parts de marché françaises dans le commerce international.

III.— LA FORMATION DES JEUNES MARINS : ASSURER L'AVENIR

Avec le RIF, l'autre grande réforme de ces dernières années concerne l'enseignement maritime et notamment sa branche supérieure. Le constat est simple : la France manque de main d'œuvre qualifiée et notamment d'officiers supérieurs. Comme en témoigne le niveau et les effectifs du recrutement des écoles de la marine marchande, une politique de formation à l'emploi maritime doit tenir compte de la baisse de l'attractivité des métiers de marin, alors même que le vieillissement de la population des officiers pose un problème de relève. Cette baisse de l'attractivité est liée à des conditions de vie et de travail de moins en moins bien acceptées et à l'attrait des carrières à terre.

L'amélioration permanente de la qualité des formations d'officiers et le maintien d'un flux élevé d'entrées dans les écoles devraient être poursuivis même en cas de retournement conjoncturel : il faut en effet plus de 12 ans pour former un commandant ou un chef mécanicien. Il serait très mal avisé d'organiser la pénurie de demain, comme à la fin des années 1980 où, face à la crise du transport pétrolier, le recrutement des écoles nationales de la marine marchande avait été réduit de façon drastique. Les admissions n'avaient retrouvé leur niveau antérieur qu'en 1998. La décennie suivante a révélé un manque de capitaines et de chefs dont la France a durement pâti.

Les précédentes réformes de l'enseignement maritime ont permis de mettre en œuvre plusieurs mesures visant à ouvrir le secteur maritime à de **nouveaux viviers de recrutement**. Cette évolution est l'une des composantes de la politique maritime engagée par la France, **énoncée par le Président de la République dans son discours au Havre du 16 juillet 2009**, et réaffirmée par le Premier Ministre lors des journées de l'économie de la mer en décembre 2009 à Brest.

A.— UNE RÉFORME MAJEURE DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME

Le besoin d'officiers pour armer les navires au commerce est toujours une préoccupation majeure des entreprises maritimes. Cette situation a conduit le ministère chargé de la mer à entreprendre, depuis la loi de modernisation sociale de 2002 et avec l'appui des partenaires sociaux, une profonde réforme de l'enseignement maritime et de ses filières. Ce long processus semble en passe d'être parachevé.

1. L'enseignement supérieur, une réforme engagée

La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports a modifié l'article L. 757-1 du code de l'éducation. Elle remplace les quatre écoles nationales de la marine marchande (EMM) par une unique École

nationale supérieure maritime (ENSM), établissement public d'enseignement supérieur placé sous la tutelle du ministre chargé de la mer.

Le décret en Conseil d'État n° 2010-1129 organisant le fonctionnement de l'ENSM a été signé le 28 septembre 2010 par le Premier Ministre et par les ministres concernés (environnement, enseignement supérieur et recherche, budget). Cette réforme répond à la volonté d'ancrer l'enseignement maritime dans le monde contemporain en lui ouvrant le bénéfice de dispositions jusque-là réservées aux cursus universitaires plus classiques. Ainsi, les éléments les plus significatifs sont les suivants :

- intégrer le schéma licence/master/doctorat (LMD) ;
- délivrer le titre d'ingénieur à l'issue du cursus de formation des officiers, capitaines et chef mécaniciens ;
- fournir une offre de formations élargie et plus attractive ;
- développer une activité de recherche en lien avec d'autres établissements d'enseignement supérieur ainsi qu'une politique de coopération internationale ;
- donner une gouvernance forte au plan national à l'établissement ;
- ouvrir le corps professoral à des enseignants-chercheurs ;
- accueillir davantage d'élèves étrangers dans les formations ;
- impliquer fortement les professionnels du secteur maritime dans la définition des stratégies de formation et obtenir leur concours financier pour la réalisation des objectifs fixés ;
- rendre plus attractive la profession d'officier de la marine marchande.

L'équipe dirigeante pressentie s'est vue confiée par lettre de mission la préparation de l'organisation et du fonctionnement de l'école en vue de son premier conseil d'administration provisoire. L'ensemble de ce dispositif d'ampleur constitue un chantier nécessaire à la promotion et à la valorisation des métiers et des emplois de nos marins. La création de l'ENSM va entraîner un transfert des crédits et des personnels des quatre écoles.

Votre Rapporteur pour avis juge la réunion des moyens de l'enseignement supérieur maritime comme une avancée majeure largement souhaitée par le monde de la mer. Il regrette néanmoins que l'article 1^{er} du décret du 28 septembre renvoie à un nouveau décret le soin de fixer le siège de l'école, laissant inachevé le processus réglementaire de création de la nouvelle structure.

2. L'enseignement secondaire, une réforme poursuivie

La formation initiale de l'enseignement secondaire s'organise désormais, au sein des lycées professionnels maritimes (LPM), en 2 cycles : un cycle court de deux ans conduisant au certificat d'aptitude professionnelle et un cycle de référence de trois ans, après la classe de troisième du collège, conduisant au baccalauréat professionnel et constitué par les classes de seconde, première et terminale professionnelles. **Cette réforme du baccalauréat en trois ans est désormais mise en place dans l'ensemble des lycées professionnels maritimes.** Commencée lors de la rentrée scolaire 2009 avec la création des secondes professionnelles du nouveau dispositif, elle sera menée à terme à la rentrée 2011 (cycle de 3 ans). Elle vise à accroître le niveau de qualification des élèves accueillis dans l'enseignement professionnel.

Cette mise en œuvre entraîne des dépenses nouvelles liées à la coexistence de la filière BEP/baccalauréat professionnel classique et de la nouvelle filière baccalauréat professionnel en 3 ans jusqu'à la fin de la période transitoire à la rentrée 2011, à des dispositifs personnalisés d'accompagnement des élèves et à l'individualisation des parcours, et enfin à une élévation progressive du niveau de formation offert. En effet, sur les douze lycées, seuls sept offraient un panel de formations allant du CAP au baccalauréat professionnel issu de l'ancien dispositif en deux ans. Au terme de la réforme, à la rentrée 2011, tous les lycées proposeront des baccalauréats professionnels en trois ans.

L'administration maritime poursuit par ailleurs la restructuration de son système d'enseignement professionnel par la **création d'un brevet de technicien supérieur (BTS)**. Ce diplôme renforce la continuité des cursus entre enseignement secondaire et supérieur ; il permet aux jeunes de construire un véritable projet professionnel en leur offrant d'opter à tout moment entre l'entrée dans la vie active et la poursuite d'études dans un objectif d'emploi à plus haut niveau de compétence. Une réflexion est menée avec le ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche en vue d'un règlement général propre au BTS maritime tenant compte des fortes spécificités du secteur – exigences de conventions internationales, habilitation des établissements, formations à bord de navires, délivrance de titres professionnels.

Enfin, suite à l'expérimentation d'un certificat de commandement à la pêche, l'administration maritime étudie la mise en place d'un **brevet de commandement** qui pourra s'appliquer aux petites embarcations du commerce et de la plaisance professionnelle. Un groupe de travail intégrant des professionnels sera prochainement mis en place sur cette question.

3. La validation des acquis de l'expérience et les équivalences

La volonté de diversifier les sources de recrutement des marins et des élèves a conduit à développer la validation des acquis d'expérience (VAE) et l'équivalence avec des titres professionnels d'autres secteurs. Ainsi une procédure

a été instituée entre les titres de la marine nationale et ceux de la marine marchande dans le cadre d'un protocole relatif à la promotion de la reconversion du personnel de la marine nationale vers l'emploi civil. De même l'administration maritime travaille actuellement sur les modalités de délivrance, par équivalence, des brevets plaisance/voile aux titulaires de certains titres de la jeunesse et des sports.

Le nombre croissant de dossiers de VAE montrant les limites d'une procédure centralisée, une nouvelle organisation a été mise en place pour ouvrir la VAE à l'ensemble des titres de formation professionnelle maritime et faire examiner les dossiers par des jurys déconcentrés.

4. La réforme de la convention STCW

La révision de la convention internationale de l'organisation maritime internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, dite STCW 95, entamée en 2006, s'est achevée lors de la conférence internationale de Manille en juin 2010. Les principaux amendements contribuent au renforcement de la sécurité maritime. Outre la mise en cohérence de la convention STCW avec celle du travail maritime (OIT 2006), la modification et la spécialisation des certificats pour les navires citernes, et de nouvelles dispositions sur les heures de repos concernant le personnel de veille, elle crée un **certificat de matelot qualifié**. La France, dont la diplomatie s'est particulièrement engagée dans cette révision, ratifiera ces évolutions. L'ouverture d'un nouveau cursus sera donc très prochainement nécessaire.

5. Une démarche d'amélioration permanente du traitement des formalités administratives de formation

La direction des affaires maritimes a mis en service en novembre 2009 une nouvelle procédure de délivrance des titres professionnels maritimes grâce à une nouvelle application informatique dénommée ITEM. Cet outil permet aux services déconcentrés chargés de la mer d'enregistrer et de délivrer tous les titres du commerce, de la pêche et de la plaisance professionnelle. En centralisant leur enregistrement dans une base nationale unique, consultable par les États du monde entier, et leur édition par l'Imprimerie Nationale sur un papier sécurisé (30 000 documents par an), cette application répond aux engagements internationaux de la France et aux exigences de lutte contre la fraude.

Prévue tous les cinq ans par l'OMI, l'évaluation indépendante du système français de formation et de délivrance des titres a été réalisée fin 2008. À l'initiative de la France, un nouvel audit de l'OMI, facultatif cette fois, a eu lieu fin 2009. Il a porté sur certains aspects de la convention STCW comme les dispenses, les équivalences et les normes de qualité. L'administration maritime a entamé une démarche vers la certification ISO 9001:2008 pour ses activités dites opérationnelles, certification imposée par la directive 2009/21/CE du 23 avril 2009 concernant le respect des obligations des États du pavillon.

B.— UN ENGAGEMENT BUDGÉTAIRE CONSÉQUENT

En matière de formation professionnelle maritime, l'État intervient principalement au niveau pédagogique et dans le cadre de la délivrance des titres de formation. Il assure le suivi des référentiels et l'adaptation des formations. Il joue enfin le rôle de garant de la délivrance des titres maritimes permettant aux élèves des établissements scolaires maritimes d'exercer, par la suite, leurs métiers conformément aux obligations de la convention de l'organisation maritime internationale relative aux normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES DE 2007 À 2011

unité :million d'euros (M€)	LFI 2007		LFI 2008		LFI 2009		LFI 2010		dotation ENSM	PLF 2011		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP		AE	CP	
Ecoles de la marine marchande (EMM)										ENSM		
Fonctionnement	1,847	1,847	2,036	2,036	2,5	2,5	2,75	2,75	3,398	3,398		
Equipement			0,079	0,079	0,554	0,554	0,69	0,69			0,5	0,5
Bourses des élèves	0,391	0,391	0,391	0,391	0,421	0,421	0,421	0,421				
Embarquements interscola	0,2	0,2	0,2	0,2	0,25	0,25	0,3	0,3				
Lycées professionnels maritimes (LPM)												
Fonctionnement	2,059	2,059	2,2	2,2	2,2	2,2	2,5	2,5	3,12	3,12		
Equipement												
Bourses des élèves	1,134	1,134	1,134	1,134	1,134	1,134	1,134	1,134	1,077	1,077		
Etablissements privés	1,116	1,116	0,852	0,852	0,853	0,853	0,9	0,9	0,833	0,833		
Formation continue	1,235	1,235	1,201	1,201	1,235	1,235	1,235	1,235	0,9	0,9		

Pour assurer cette mission, l'État met à disposition des écoles de la marine marchande et des lycées professionnels maritimes les personnels enseignants et les structures nécessaires. Il leur verse, ainsi qu'à un certain nombre d'établissements privés agréés, des subventions de fonctionnement et d'équipement. Le soutien aux élèves des EMM et des LPM ainsi qu'aux stagiaires de la formation continue, par le versement de bourses ou de rémunérations, s'inscrit également dans la loi de finances.

1. Les subventions de fonctionnement

a) La croissance des dotations de l'enseignement supérieur

En 2007, la participation de l'État aux dépenses de fonctionnement des EMM a été portée à 1,847 M d'euros en raison d'une subvention annuelle versée à l'EMM de Saint-Malo pour le fonctionnement du centre de formation aux techniques de sauvetage et survie. En échange de cette dotation, l'école s'engage à assurer gratuitement la formation pratique des élèves des autres EMM et des LPM inscrits en baccalauréat professionnel pour la délivrance du brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage.

La pénurie d'officiers constatée au cours des dernières années a motivé une **politique de forts recrutements** dans les ENMM et une augmentation de l'offre de formation. Le nombre de places ouvertes au concours d'officier de première classe se maintient donc à un niveau élevé, une formation d'officier chef de quart passerelle a ouvert ses portes à Marseille, et le nombre de places réservées aux titulaires d'un baccalauréat professionnel d'électromécanicien de marine dans la formation des officiers chefs de quart machine s'est accru. Cette politique a exigé un **effort financier important**. La participation de l'État aux dépenses de fonctionnement des EMM, de 2,036 millions d'euros en 2008, est passée à 2,5 millions d'euros en 2009 et 2,750 millions d'euros en 2010.

Comme mentionné précédemment, la **loi du 8 décembre 2009 substitue aux quatre écoles nationales de la marine marchande l'École nationale supérieure maritime (ENSM)**, établissement public d'enseignement supérieur placé sous la tutelle du ministre chargé de la mer. Cette décision du Parlement répond à la volonté gouvernementale de mieux structurer l'enseignement maritime supérieur. L'ENSM, qui a le statut de Grand Établissement, inscrira sa formation dans le processus de Bologne et délivrera un **titre d'ingénieur de la marine marchande**.

Le projet de loi de finances pour 2011 inscrit une **dotation globale de 3,398 millions d'euros** globalisant les précédentes subventions de fonctionnement, d'équipement et les bourses à allouer aux élèves. Le transfert du personnel et de la masse salariale devrait s'effectuer au 1^{er} janvier 2012.

b) Les lycées professionnels maritimes également mieux dotés

Leur fonctionnement incombe aux régions, qui ont également reçu de la loi du 13 août 2004 le transfert des agents techniciens, ouvriers et de service. Le décret de partition définitive des services a été publié le 11 mai 2007 ; le transfert est effectif depuis le 1^{er} septembre 2007.

Les salaires des personnels enseignants et de structure sont cependant à la charge de l'État qui verse en outre une subvention annuelle pour 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 et l'agent comptable. Cette subvention a été augmentée de 2,059 à 2,2 millions d'euros entre 2007 et 2008 afin de répondre à la création de deux baccalauréats professionnels maritimes (« *conduite et gestion d'une entreprise maritime* » et « *électromécanicien de marine* ») et au coût des stages obligatoires des élèves fixés par les référentiels de formation.

La subvention a été portée en 2010 à 2,5 millions d'euros et, au titre du projet de loi de finances pour 2011, à 3,12 millions d'euros pour prendre en compte la mise en place effective de la **réforme du baccalauréat professionnel en trois ans**. Par ailleurs cette offre est étendue aux douze établissements alors que seuls sept lycées professionnels maritimes proposaient l'ancien dispositif.

c) Une stabilité pour les établissements d'enseignement agréés

Certaines écoles de type associatif bénéficient d'une subvention, d'un faible montant dans la plupart des cas, plus conséquent lorsque ces écoles assurent le service public comme dans les départements et collectivités d'outre-mer. Le projet de loi de finances en maintient le montant global à hauteur de 833 000 euros eu égard à l'activité de ces centres.

d) Le léger repli des bourses attribuées aux élèves

En 2007 et 2008, les crédits consacrés aux bourses des élèves de l'enseignement maritime supérieur et secondaire ont atteint 421 000 euros pour les élèves des EMM et 1,134 million d'euros pour les élèves des LPM. L'augmentation depuis 2001 se montait ainsi à 56 %. Le projet de loi de finances ramène le montant attribué aux lycéens à 1,077 million d'euros tandis que les dotations destinées aux étudiants transitent désormais par le budget de l'ENSM.

e) La formation continue des marins

En matière de formation continue, l'État a passé une convention avec l'Agence de services et de paiement en 2009. Cet organisme assure pour le compte de l'État l'indemnisation des gens de mer en formation qui, de ce fait, ne sont pas rémunérés par leur employeur. La dépense budgétaire atteindra 900 000 euros selon le projet de loi de finances.

2. Les subventions d'équipement

a) L'enseignement supérieur

Les dotations sont attribuées pour la rénovation et l'agrandissement des ENMM. Le projet de loi de finances pour 2011 prévoit ainsi 500 000 euros de crédits d'études pour le projet de relocalisation du site de Sainte-Adresse vers une zone située à proximité du centre-ville et du campus universitaire du Havre.

Le montant maximal de cette opération d'envergure est fixé à 30 millions d'euros, hors foncier, avec un objectif de réduction des coûts et de la surface du nouvel ensemble par la recherche de mutualisations. Le principe d'un financement également partagé entre l'État et les collectivités territoriales a été retenu pour une période de travaux évaluée à 56 mois.

Le site du Havre confirme ainsi sa vocation à accueillir, au même titre que Marseille, les formations de type académique dites de la filière A. Ainsi, pour l'année 2010-2011, le site du Havre assurera le cycle de formation des capitaines de 1^{ère} classe de la navigation maritime – première, deuxième, troisième et cinquième année – ainsi que le cours spécial au profit des officiers de la filière professionnelle, dite filière B, pour l'accès au diplôme d'études supérieures de la marine marchande.

Votre Rapporteur pour avis approuve les principes retenus ci-dessus et l'engagement financier fort de l'État. La rénovation du site du Havre en fait le candidat idéal pour accueillir la nouvelle ENSM, dont la localisation n'a pas encore été décidée par le Gouvernement.

b) L'enseignement secondaire

Dans les LPM, les équipements pédagogiques sont financés dans le cadre des contrats de plan État/Régions. Aucune subvention d'investissement n'est donc attribuée, sinon à titre exceptionnel en 2010 pour l'acquisition d'un simulateur par le LPM de Ciboure (50 000 euros).

3. Les préparations supérieures maritimes de la marine marchande (PMS-MARMAR)

La PMS-MARMAR s'adresse aux élèves des écoles nationales de la marine marchande. Elle prend la forme d'un stage de formation militaire de deux semaines pendant les vacances de Pâques, à Toulon pour les écoles du Havre et de Marseille, à Brest pour les écoles de Saint-Malo et de Nantes. Moyen pour les futurs officiers de la marine marchande d'appréhender l'univers opérationnel de la Marine nationale et de découvrir ses missions, cette structure permet de maintenir le dialogue entre les deux marines en dépit de la suppression du service national. Elle présente l'avantage de pourvoir la Marine nationale en officiers de réserve susceptibles d'occuper rapidement des postes de chef de quart.

Le stage est l'occasion d'appréhender l'organisation de la Défense et de la Marine nationale, le fonctionnement d'un bâtiment de guerre et ses différents services, les spécificités de la Marine nationale dans la conduite nautique de ses bâtiments, les précautions de sécurité à bord et la lutte contre les sinistres.

Ce stage qualifiant au regard des cours enseignés à l'ENMM peut également être complété d'un embarquement à la mer sur l'un des bâtiments de la Marine avec le statut de réserviste. Le temps à la mer est pris en compte pour la délivrance du brevet de la marine marchande. En fonction de leur cursus et de leur avancement dans la formation, les officiers de la marine marchande se voient attribuer soit le grade de second maître, soit celui d'aspirant. Ils ont la possibilité de s'engager ensuite comme officier marinier ou officier.

Cette préparation attire toujours plus de candidats depuis sa création en 1994. Les effectifs des six dernières années figurent dans le tableau ci-après.

Année	2005	2006	2007	2008	2009	2010
PMS Brest	8	4	10	11	44	58
PMS Marseille	39	35	45	38	22	21
Total	47	39	55	49	66	79

IV.— SURVEILLER ET PUNIR : LA SÉCURITÉ MARITIME

Il convient de se réjouir de l'absence de catastrophe maritime au large des côtes françaises depuis plusieurs années : la dernière remonte en effet au *Prestige*, en 2002, et surtout à l'*Erika*, en 1999, qui provoqua une prise de conscience nationale et continentale sur la nécessité d'investir dans la sécurité maritime.

Les moyens destinés à l'action n° 1 du programme, « Sécurité et sûreté maritime », diminuent légèrement dans le projet de loi de finances, de l'ordre de 2,2 % en autorisations d'engagement et de 2,6 % en crédits de paiement. Cette évolution pourrait paraître préoccupante. Elle est nuancée par les efforts déjà réalisés ces dernières années.

A.— UN VOLONTARISME CONSTANT DE L'UNION EUROPÉENNE

À la suite du naufrage du pétrolier *Erika* dans les eaux françaises en 1999, les règles sur la sécurité maritime ont été considérablement renforcées. L'Union européenne s'est dotée d'un arsenal normatif, les paquets *Erika*, qui illustrent sa volonté de mieux protéger les eaux et les littoraux européens.

1. Le premier « paquet Erika »

Le paquet *Erika I* est constitué d'une première directive 2001/106/CE du 19 décembre 2001 qui renforce le **contrôle des navires par l'État du port** dans l'Union européenne. Afin de pallier l'insuffisance des contrôles effectués par l'État du pavillon sur leurs navires, les États côtiers ont voulu, par cette mesure, inspecter les navires faisant escale dans leurs ports. Il existe désormais une obligation d'inspection des navires présentant des risques importants. La directive impose également de refuser l'accès aux ports des navires battant pavillon de complaisance ayant été immobilisés à deux reprises pour mauvaises conditions au cours des deux années précédentes.

Une seconde directive 2001/105/CE du 19 décembre 2001 encadre les activités des **sociétés de classification**. Ce texte complète le système communautaire d'agrément de ces sociétés, en introduisant une procédure de suspension et de retrait de l'agrément par la Commission, si celle-ci constate que les sociétés ne respectent pas les règles en vigueur. Ce point paraissait indispensable car ces sociétés étaient les seules à pouvoir contrôler véritablement l'état de structure des navires lors de leurs visites régulières.

Le règlement n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 a également instauré la mise en place d'un **calendrier spécifique d'élimination des navires à simple coque**. Directement applicable, il a durci la réglementation de l'OMI. L'exploitation des pétroliers à simple coque, possible selon la convention MARPOL, n'est depuis plus autorisée dans l'espace européen.

2. Le second « paquet Erika »

Un second train de dispositions a été adopté en vue d'apporter des réponses prospectives aux insuffisances constatées, appelé paquet. Ce paquet *Erika II* est donc axé sur une action à long terme.

La directive n° 2002/59/CE du 27 juin 2002 impose aux États un renforcement de leur **surveillance de la navigation** à travers l'exploitation des comptes rendus de navires, la surveillance des systèmes d'organisation du trafic, la mise en œuvre des systèmes de trafic maritime, l'équipement et le fonctionnement des centres de surveillance côtiers. Tout navire faisant escale dans un port européen doit être équipé d'un **transpondeur**. La directive prévoit aussi la mise en place d'un système enregistreur de données sur tous les navires. Elle impose enfin le **signalement des accidents et des évènements de mer** auprès des autorités côtières, ainsi que l'obligation de coopérer avec ces dernières.

Un règlement du 27 juin 2002 a créé l'**Agence européenne de sécurité maritime**, la dotant d'une double fonction : fournir à la Commission des avis scientifiques et techniques en matière de sécurité maritime, créer un réseau de navires, d'équipements et de ressources susceptibles d'aider les États membres à faire face à une pollution provoquée par les navires.

3. Le troisième « paquet Erika »

Le 23 novembre 2005 la commission a présenté un troisième paquet de mesures en matière de sécurité maritime. Il comportait sept projets de texte articulés autour de deux axes : la prévention renforcée des accidents et des pollutions et le traitement de la suite des accidents. L'ensemble du paquet « Erika III » a été publié en mai 2009. Il prévoit :

- la modification de la directive sur le **suivi du trafic** en instaurant un cadre juridique plus précis sur les lieux de refuge, en rendant obligatoire l'installation de systèmes d'identification automatiques à bord des navires de pêche de plus de 15 mètres, et en renforçant le système d'information communautaire *SafeSeaNet* ;
- la modification de la directive sur le **contrôle par l'État du port** afin que les administrations nationales consacrent un effort particulier à la formation des inspecteurs, que les sanctions frappant les navires non conformes soient aggravées, et que la totalité des navires de l'Union soient inspectés suivant une fréquence liée à leur profil de risque ;
- la modification de la réglementation sur les **enquêtes après accidents** pour tracer des lignes directrices claires aux enquêtes techniques après événement de mer, notamment en leur conférant un statut et en exigeant la création d'organismes indépendants spécialisés comme le Bureau d'enquêtes sur les évènements de mer français (BEA) ;

- un règlement sur la responsabilité et l'indemnisation des **dommages aux passagers** en cas d'accident maritime, afin d'incorporer au droit communautaire les dispositions de la Convention internationale relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, dite Convention d'Athènes ;
- la modification de la directive sur les **sociétés de classification** et la création d'un règlement associé, pour pallier les faiblesses constatées dans le processus d'inspection et de certification de la flotte communautaire ;
- une plus grande efficacité des administrations responsables du pavillon des États membres, à travers la **certification ISO 9001** et une **base de données communautaire** de contrôle des flottes européennes ;
- une directive sur la responsabilité des propriétaires de navires qui crée une obligation d'assurance de responsabilité civile à charge des propriétaires de navire.

4. Les mesures européennes complémentaires

La double coque des pétroliers ne peut être l'unique mesure de protection contre une nouvelle catastrophe maritime. La Commission européenne propose d'ajouter deux règles à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) : l'application d'un **revêtement de protection contre la corrosion à l'intérieur des citernes à cargaison**, la mise en place d'un système fixe de **détection des gaz d'hydrocarbure dans les espaces de double coque**. Le comité de la sécurité maritime de l'OMI a jugé ces mesures hautement prioritaires, ouvrant la voie à leur adoption prochaine. L'Union européenne a également décidé d'intégrer le **code ISPS** au droit communautaire, selon des modalités déjà exposées dans le cadre de la sûreté portuaire.

Votre Rapporteur pour avis salue l'engagement de l'Union européenne en faveur de la sécurité maritime, sujet traité par nature avec une plus grande efficacité à l'échelle continentale. Il appelle la France à procéder avec célérité à la transposition intégrale du paquet « Erika III ».

B.— LES RÉSULTATS PROBANTS D'UNE GRANDE RIGUEUR PÉNALE CONTRE LES POLLUTIONS MARINES

Deux actes communautaires harmonisent les réglementations des États membres dans la répression des rejets illicites : la directive n° 2005-35 du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, et la décision cadre du 12 juillet 2005 renforçant le cadre pénal pour la répression de la pollution causée par les navires.

La loi n° 2008-757 du 1^{er} août 2008, relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, qui transpose la directive précitée, modifie de façon très importante le cadre pénal des rejets illicites en mer. Le texte établit les conditions de responsabilité liée à un dommage environnemental en vue de la prévention et de la réparation de ce dommage.

1. Les principales dispositions de la loi du 1^{er} août 2008

La loi crée le délit de rejet de substance polluante commis par « *imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements* », puni d'une amende de 4 000 euros. La peine est augmentée en fonction des types de navires incriminés et peut atteindre **dix millions d'euros**, assortis de peines d'emprisonnement si l'infraction entraîne un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement. L'article L. 218-19 du code de l'environnement transpose en outre la notion de « *négligence grave* » de la directive, en sanctionnant les pollutions ayant pour origine une faute caractérisée ou une violation délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence.

En cas de faute intentionnelle, le montant maximal des amendes encourues passe de un à quinze millions d'euros. L'amende réservée aux rejets d'hydrocarbures est élargie aux substances chimiques liquides transportées en vrac. Les peines ne sont plus calculées en fonction de la valeur de la marchandise transportée – ce qui exonérait de fait les transports de déchets – mais désormais fixées par la loi.

Peut être recherchée la responsabilité du capitaine, du propriétaire, de l'exploitant ou de toute autre personne, y compris morale, exerçant un contrôle dans la gestion ou la marche du navire. En haute mer, les peines de prison, qui ne concernaient que les seuls navires français, sont supprimées mais les amendes sont fortement augmentées. Enfin, la constitution de partie civile des collectivités locales est recevable en cas de préjudice direct ou indirect subi par leur territoire.

2. Le bilan des poursuites judiciaires

Ainsi que le démontre le tableau ci-après, **l'effet dissuasif** de l'action répressive menée tout au long de la décennie passée témoigne du volontarisme de l'État en matière de lutte et de répression contre les pollutions illicites. La **baisse continue du nombre de flagrants délits constatés**, c'est-à-dire de pollutions associées à un navire – 3 en 2009 contre 44 en 2000 – illustre l'efficacité de la législation française et des services qui œuvrent à l'action de l'État en mer.

Néanmoins le nombre de pollutions orphelines, sans auteur identifié, demeure important. Cela découle en partie d'un changement de comportement des capitaines de navires qui effectuent désormais des rejets illicites de nuit. La surveillance maritime procède par conséquent à des actions de recherche par couplage des satellites *CleanSeaNet*, programme de l'agence de surveillance

maritime en mesure de détecter les pollutions nocturnes, avec les aéronefs spécialisés des douanes et les avions de patrouille maritime de la Marine nationale.

ÉVOLUTION DES INFRACTIONS DE POLLUTION MARINE ENTRE 2000 À 2009

	POLREP	Infractions constatées en zone sous juridiction française (flagrant délit de rejets illicites)	Cautions versées par année de la pollution	Jugements en première instance par année de la pollution	Amendes prononcées par année de la pollution
2000	361	44	0 €	10	716 464 €
2001	396	36	0 €	15	1 513 000 €
2002	373	28	46 000 €	3	158 000 €
2003	431	33	1 250 000 €	10	1 608 500 €
2004	460	31	6 330 000 €	22	5 300 000 €
2005	383	24	4 150 000 €	12	4 083 750 €
2006	463	18	250 000 €	2	400 000 €
2007	425	14	1 550 000 €	5	1 660 000 €
2008	561	14	1 450 000 €	6	4 305 000 €
2009	350	3	300 000 €	1	1 000 000 €

Dès lors qu'une pollution nocturne est constatée par un moyen en mesure de fournir l'élément de preuve permettant de désigner le navire responsable, il appartient à la juridiction spécialisée d'établir de prononcer une condamnation.

Votre Rapporteur pour avis se félicite de la sévérité dont a fait montre le Parlement à l'encontre des délinquants de la mer. Il relève avec intérêt que le durcissement des sanctions pénales opéré par la loi de 2008 a été pleinement approuvé par les armateurs français, preuve du haut degré de fiabilité et de responsabilité du pavillon national.

C.— UNE ACTIVITÉ TOUJOURS INTENSE : LE SAUVETAGE EN MER

1. Le bilan chiffré de l'année 2009

Les sept centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) et les deux « *Maritime Rescue Coordination Centres* » (MRCC) ⁽¹⁾ ont connu en 2009 un volume d'activité opérationnelle en baisse de 6,16 % portant le nombre d'opérations à **8 307** contre 8 852 en 2008. Ce sont plus de **treize mille personnes** qui ont bénéficié de l'intervention des sauveteurs.

(1) Les MRCC n'effectuent qu'une partie des missions des CROSS (sauvetage, diffusion des renseignements de sécurité maritime) 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).

Le niveau de l'activité constatée en métropole est en évolution variable dans les zones métropolitaines sous responsabilité française : + 8,8 % dans le Golfe de Gascogne, + 1,6 % en Manche Est et Mer du Nord, - 0,9 % en Manche occidentale, - 7,3 % en Méditerranée et - 8 % en Manche centrale. Les départements du Var (538 opérations), du Finistère (413), des Alpes-Maritimes (334), des Bouches du Rhône (324), du Morbihan (309), de Haute-Corse (290) et de la Manche (257) sont les départements les plus concernés par les opérations de sauvetage. Ils totalisent à eux seuls 47 % des sauvetages maritimes dans les zones littorales françaises.

Dans les zones maritimes d'outre-mer où la France exerce la responsabilité du sauvetage, l'activité opérationnelle est également en baisse (1 172 opérations en 2009 contre 1 375 en 2008) dans toutes les circonscriptions : - 1,49 % à La Réunion, - 11,9 % aux Antilles et en Guyane, - 21,7 % en Polynésie et - 55,7 % en Nouvelle-Calédonie.

Dans les zones étrangères enfin où la France exerce des responsabilités de sauvetage dans le cadre d'accords régionaux et bilatéraux, l'activité est en diminution de 38 % (516 opérations coordonnées par l'ensemble des CROSS et MRCC français contre 830 en 2008).

Au cours des cinq dernières années, les CROSS ont dirigé 42 285 opérations de sauvetage ayant concerné 67 182 personnes et 27 448 navires (2 822 navires de commerce, 3 973 navires de pêche et 20 653 navires de plaisance).

Le taux global de succès des CROSS en opération s'élève à 96,95 % en 2009 pour un objectif cible à 98 %. Le ratio statistique a été fortement dégradé par le dramatique accident de l'avion de la *Yemenia Airways* aux Comores, qui a provoqué la disparition de 152 personnes pour seulement un rescapé. Si l'on écarte cet événement, l'indicateur s'établit à 98,12 %. **Le nombre de pertes en vies humaines enregistrées s'élève à 398** (140 décès dont 34 outre-mer et 258 disparitions dont 224 outre-mer).

Comme les années précédentes, les CROSS ont été très sollicités pour des assistances techniques à des navires en avarie de propulsion ou en panne de carburant. La moitié des interventions ont pour objet d'assister des embarcations en difficulté, du fait de plaisanciers inexpérimentés et peu autonomes. Cette tendance du plaisancier à « consommer » des moyens de secours maintient à un niveau élevé les interventions dites de confort (remorquage, aide à la navigation). Le taux de fausses alertes demeure toujours élevé à 15,1 %. Outre le coût financier qu'elles représentent, elles ont pour conséquence de démotiver les équipes de recherche et de sauvetage.

2. Les différents services compétents

L'organisation du secours en mer est régie par le décret n° 88-531 du 2 mai 1988, portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer, et sur la convention de Hambourg de 1979, qui pose les règles d'organisation du sauvetage maritime au niveau international. Le décret n° 2004-112 du 6 février 2004, relatif à l'organisation des actions de l'État en mer, investit les **préfets maritimes** d'une responsabilité générale concernant la sauvegarde des personnes et des biens en mer. Ils sont également chargés de la préparation des plans ORSEC maritimes.

Dans l'ensemble des zones SRR confiées à la France (*Search and Rescue Regions*), la conduite des opérations de sauvetage maritime est confiée aux **CROSS** sous la responsabilité du préfet maritime en métropole et du délégué du gouvernement outre-mer. Ces centres, services spécialisés de l'administration des affaires maritimes, assurent la veille permanente des alertes et dirigent les moyens navals français et étrangers disponibles, notamment ceux de la SNSM, de l'État, des collectivités, ainsi que de tous autres organismes publics ou privés présents dans la zone. En Polynésie française et en Nouvelle Calédonie, cette responsabilité incombe aux deux **MRCC** français de Papeete et de Nouméa.

La conduite des opérations de sauvetage en mer repose sur la disponibilité et la mise en œuvre des moyens privés et publics sous l'autorité coordonnatrice des CROSS. Parmi les moyens privés, la **société nationale de secours en mer (SNSM)** occupe une place prioritaire. Cette association, reconnue d'utilité publique, a en effet pour vocation officielle de concourir au sauvetage des personnes en mer. En 2009, les moyens de la SNSM ont été engagés dans 4 748 opérations qui ont permis d'assister 2 811 navires et 505 engins de plage, et de secourir 8 687 personnes. C'est l'organisme le plus sollicité par les CROSS avec une participation à 45 % des opérations et 6 000 heures de temps d'utilisation.

Les moyens publics relèvent des **administrations qui disposent d'unités nautiques et aéronautiques** employées pour l'action de l'État en mer – Marine nationale, douanes, gendarmerie, affaires maritimes, armée de l'air. En application de l'article L. 2213-23 du code général des collectivités territoriales, les **maires** ont également compétence pour organiser les secours maritimes dans la zone de baignade s'étendant du rivage à 300 mètres vers le large.

D.— LA MOBILISATION DES CRÉDITS D'ÉTAT POUR LA SÉCURITÉ MARITIME

Depuis 2006, année de la mise en place de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), les crédits de la sécurité maritime forment l'action n° 1 du programme n° 205. Le tableau ci-dessous fait apparaître l'évolution des crédits exécutés depuis cinq ans.

	2006		2007		2008		2009		2010	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
En millions d'euros										
Crédits en LFI	22,16	23,95	30,29	27,07	26,23	28,78	25,1	27,45	23,20	25,17
Surveillance du trafic maritime	6,07	8,13	15,5	11,41	12,56	14,79	11,8	13,57	11,76	12,14
CSN	0,37	0,37	0,36	0,36	0,38	0,38	0,88	0,88	0,88	0,88
Signalisation maritime	13,30	13,03	11,96	12,83	10,87	11,19	9,055	9,600	8,535	9,551
SNSM	2,17	2,17	2,22	2,22	2,17	2,17	2,30	2,30	2,36	2,36
BEA Mer	0,25	0,25	0,25	0,25	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24

1. Les moyens des CROSS

Les dépenses de fonctionnement en faveur des CROSS correspondent aux liaisons de télécommunications, à la participation de la France au financement du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) qui permet l'utilisation par les navires et les avions de balises de détresse, à la diffusion du service NAVTEX international en Manche, aux dépenses liées aux équipements.

En termes d'investissements, la direction des affaires maritimes a lancé un **plan de modernisation des CROSS sur la période 2007-2009 pour un montant de 45 millions d'euros**. Compte tenu des limites budgétaires et des délais des marchés publics, les programmes ont été repoussés à 2014.

Pour l'exercice budgétaire 2011, le fonctionnement courant des CROSS mobilise 2,56 millions d'euros. Les contributions versées aux systèmes d'alerte internationaux représentent 1,4 million d'euros en autorisations d'engagement et 1,53 million d'euros en crédits de paiement. La maintenance des équipements techniques requiert quant à elle 800 000 euros.

Les **investissements réalisés** en faveur des CROSS, qui consomment le reliquat de crédits, sont centrés sur plusieurs points :

- le projet SPATIONAV, conduit par l'état-major de la Marine nationale afin de mutualiser les informations des radars, des sémaphores et des CROSS, permettra à la France de remplir l'obligation communautaire imposée par la directive du 23 avril 2009 relative à un système communautaire de suivi des navires ;

- la mise à niveau et le renouvellement des équipements de communication VHF et MHF, notamment à Ouessant et sur l'île de Porquerolles ;

- le service NAVTEX de télex d'information ;

- l'installation de stations radio et radar à Guernesey ;

- l'extension du périmètre opérationnel en Polynésie française, conséquence du renforcement des obligations de l'État outre-mer par la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 et l'ordonnance n° 2006-173 du 15 février 2006 ;

– l’adaptation des systèmes informatiques aux nouveaux systèmes techniques de suivi, à l’aide informatisée à l’exploitation et à la décision, et à la globalisation des réseaux informatiques dans les CROSS – obligation communautaire du troisième paquet Erika ;

– l’entretien du capital immobilier et technique par l’achèvement du programme engagé en 2007.

2. Les centres de sécurité des navires

Les seize CSN et les trois services de sécurité maritime (outré-mer) sont chargés de contrôler la sécurité des navires. Ils visitent les navires de commerce, de pêche et de plaisance, pour établir leur conformité à la réglementation. Ils délivrent et renouvellent leurs titres de sécurité. Dans le cadre des conventions internationales, du mémorandum de Paris et la directive européenne qui précise cette mission, ils procèdent au contrôle des navires étrangers en escale dans les ports français.

Une **dotation de 880 000 euros** est prévue pour l’achat de matériels et de tenues d’équipement des agents. La dotation permet les développements informatiques nécessaires au suivi des inspections et le ciblage des navires contrôlés, ainsi que la formation des agents.

3. La signalisation maritime

Après une période de restriction budgétaire dont les effets sur le long terme menaçaient le dispositif national, **un plan de modernisation a été lancé en 1998**. Des actions complémentaires ont été arrêtées en 2006 et des orientations stratégiques fixées, pour permettre de continuer à optimiser les capacités opérationnelles de signalisation maritime.

Un service à compétence nationale « phares et balises » a été mis en place le 1^{er} janvier 2007, rattaché au directeur des affaires maritimes. Sa compétence a été élargie à l’outré-mer à compter du 1^{er} janvier 2009. Les services du littoral en charge de la mise en œuvre de la politique de signalisation maritime étaient, jusqu’à la création des directions interrégionales de la mer, les directions départementales de l’équipement (DDE) de métropole et les DDE et directions de l’équipement (DE) d’outremer.

Les moyens budgétaires prévus en 2011 pour l’entretien et le fonctionnement technique du dispositif de balisage atteignent 6,06 millions d’euros en autorisations d’engagement et 6,44 millions d’euros en crédits de paiement.

Les montants prévus pour les programmes d’équipements spécifiques faisant suite au plan de modernisation et la prise en compte des aléas sont d’un

montant de 2,5 millions d'euros en autorisations d'engagement et 1,91 million d'euros en crédits de paiement en 2011.

Enfin, une subvention exceptionnelle est prévue à destination de l'association internationale de signalisation maritime (AISM) à hauteur d'un million d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement.

4. La société nationale de sauvetage en mer (SNSM)

La SNSM, association de type loi 1901 fondée le 1^{er} juin 1967 et reconnue d'utilité publique par décret du 30 avril 1970, bénéficie de subventions publiques. Elle exerce son activité principalement jusqu'à vingt milles des côtes. Elle dispose sur le littoral d'une implantation régulière, selon un maillage serré, et d'équipages disponibles et expérimentés. Cette situation fait d'elle l'interlocuteur privilégié des CROSS en zone côtière.

La subvention prévue en 2011 est maintenue au niveau prévu en 2010, soit 2,3 millions d'euros. Pour mémoire, elle avait été revalorisée de 6 % en 2009.

5. Le BEA Mer

Créé en décembre 1997 pour centraliser les enquêtes techniques et administratives sur les accidents en mer, le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer a pour mission de déterminer les causes des accidents afin d'en tirer les enseignements pour l'amélioration de la sécurité maritime. Il ne cherche en aucun cas à établir des responsabilités judiciaires.

L'évolution des obligations internationales du BEA Mer, notamment du fait du projet de directive européenne relative aux principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes, devrait conduire à l'augmentation du nombre des enquêtes. La dotation pour 2011 se monte à 200 000 euros.

EXAMEN EN COMMISSION

À l'issue de l'audition de M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'État chargé des transports, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné pour avis les crédits des programmes « *Infrastructures et services de transports* » (n° 203) et « *Sécurité et affaires maritimes* » (n° 205) de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » pour 2011, sur le rapport de M. Jean-Yves Besselat (voir compte rendu de la commission élargie du mardi 12 octobre 2010 ⁽¹⁾).

Suivant l'avis du rapporteur, la commission a donné un avis favorable à l'adoption des crédits de ces programmes pour 2011.

(1) Pour consulter le compte rendu de la commission élargie du mardi 12 octobre 2010 sur le site Internet de l'Assemblée nationale :

http://www.assemblee-nationale.fr/13/budget/plf2011/commissions_elargies/cr