

N° 88

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1988

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1989, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

Par M. Maurice BLIN,  
Sénateur,  
*Rapporteur général.*

TOME III

**LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES**  
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 32

**TRANSPORTS ET MER**

**Transports terrestres et sécurité routière**

**1. — Transports terrestres**

**VOIES NAVIGABLES**

*Rapporteur spécial*: M. Jean-Pierre MASSLRET

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président* ; Geoffroy de Montalembert, *vice-président d'honneur* ; Jean Cluzel, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, Joseph Raybaud, *vice-présidents* ; MM. Emmanuel Hamel, Modeste Legouez, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires* ; M. Maurice Blin, *rapporteur général* ; MM. René Ballayer, Stéphane Bonduel, Raymond Bourguine, Ernest Cartigny, Roger Chiñaud, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Gérard Delfau, Jacques Delong, Marcel Fortier, André Fosset, Mme Paulette Fost, MM. Jean Francou, Henri Goetschy, Georges Lombard, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Josy Moinet, René Monory, Lucien Neuwirth, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Mlle Irma Rapuzzi, MM. René Regnault, Henri Torre, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9<sup>e</sup> législ.) : 160 et annexes, 294 (annexe n° 16), 299 (tome XII) et T.A. 24.

Sénat : 87 (1988-1989).

---

Lois de finances. — Voies navigables.

## SOMMAIRE

	Pages
AVANT-PROPOS .....	3
PRINCIPALES OBSERVATIONS .....	5
EXAMEN EN COMMISSION .....	7
CHAPITRE I: LE PROJET DE BUDGET POUR 1989 .....	11
1. — Présentation générale des crédits .....	11
a) Les dépenses ordinaires .....	11
b) Les dépenses en capital .....	12
2. — Les priorités retenues : l'entretien et la restauration des voies fluviales ...	13
a) L'arrêt de la dégradation des années précédentes .....	13
b) L'objectif de sécurité des voies navigables .....	15
3. — La poursuite des actions engagées : les contrats de plan État-régions .....	16
4. — L'attentisme pour les opérations nouvelles .....	18
a) La liaison Saône-Rhin .....	19
b) La liaison Bray-Nogent .....	20
c) L'attente du rapport Chassagne .....	20
CHAPITRE II: L'EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES EN 1989 .....	23
1. — L'Office national de navigation ... ..	23
2. — Les actions en faveur de la batellerie .....	25
3. — La Chambre nationale de la batellerie artisanale .....	29
4. — L'entreprise artisanale de transport par eau .....	30
5. — Les taxes perçues sur les voies navigables .....	31
CONCLUSION .....	35

## AVANT-PROPOS

Le total des crédits du ministère des Transports et de la Mer s'élève, pour 1989, à 51,8 milliards de francs, sur un total de dépenses définitives du budget général de 1 163,9 milliards de francs, soit 4,45 %. Au sein de ce ministère, le budget de la section I des transports terrestres et de la sécurité routière se monte à 40,08 milliards de francs.

La section des transports terrestres et de la sécurité routière comprend désormais les crédits pour les transports terrestres, les voies navigables, les transports routiers et la sécurité routière.

Le présent rapport traite des crédits afférents au fascicule Transports et Mer : I Transports terrestres et sécurité routière, affectés aux actions suivantes relevant des seules voies navigables :

- action 43 : organisation des transports de marchandises ;
- action 49 : réalisation et entretien d'infrastructures fluviales.

Les crédits affectés à la sécurité routière et aux transports terrestres font l'objet de rapports séparés confiés respectivement à mes collègues, **M. Paul Loridant et Mlle Irma Rapuzzi.**

## PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

**1. Votre commission se félicite que le projet de budget des voies navigables pour 1989 marque une amélioration assez nette par rapport aux budgets des deux années précédentes.**

En effet, ce projet de budget progresse en 1989 de 15,1 % par rapport au budget de 1988 alors que celui-ci était en réduction de 18,7 % par rapport au budget de 1987 lequel était en quasi stagnation par rapport à 1986 (+ 0,89 %).

Votre commission apprécie ce renversement de tendance qui traduit l'intérêt nouveau porté par le Gouvernement au transport fluvial.

A cet égard, votre Commission fait observer que le marché unique européen pourrait, à terme, offrir de nouvelles perspectives de développement à ce mode de transport compte tenu de la situation géographique privilégiée de la France qui assure une ouverture de l'Europe sur la Méditerranée.

**2. Votre commission se félicite que la progression du projet de budget soit concentrée sur l'entretien courant des voies navigables (+ 14,5 %) et sur la restauration des équipements des voies navigables (+ 16,3 % en autorisations de programme).**

Ces deux actions constituent en effet des priorités compte tenu de l'état de dégradation des voies navigables auquel ont conduit les réductions de crédits observées depuis de nombreuses années mais plus particulièrement depuis 1987 pour l'entretien (- 4,4 %) et depuis 1985 pour l'équipement (- 45,6 %).

Ces réductions de crédits sont d'ailleurs à l'origine de l'état d'insécurité actuel des voies d'eau : il faut savoir qu'un **incident grave se produit désormais chaque semaine sur les voies d'eau françaises.**

L'ouverture de crédits supplémentaires permettra de porter le montant des dotations à un niveau proche de celui de 1986 et de parer aux besoins de sécurité les plus urgents. Cette décision satisfait ainsi à la **priorité** retenue par le Gouvernement en matière de **sécurité.**

De même, cet effort permettra-t-il de poursuivre, au cours du X<sup>e</sup> Plan, les aménagements de liaisons effectués dans le cadre des contrats de plan État-régions du IX<sup>e</sup> Plan. Les décisions relatives au X<sup>e</sup> Plan ne sont cependant pas encore arrêtées.

**3. Votre commission a cependant bien conscience que ce projet de budget constitue un « budget palier »** qui a le mérite d'inverser une tendance déflationniste mais qui n'emporte pas pour autant une relance ambitieuse du transport fluvial.

Il a paru **plus sage** au Gouvernement de disposer, avant d'arrêter sa position, des éléments d'une réflexion d'ensemble sur les perspectives de développement économique du transport fluvial ainsi que sur ses modes de financement. Une mission en ce sens a ainsi été confiée à Mme Chassagne, dont les compétences unanimement reconnues devraient permettre d'apporter une contribution décisive à ce dossier. Le rapport doit être rendu dans les prochaines semaines.

**4. Votre commission souligne à cet égard que le précédent Gouvernement avait eu recours à un financement extra-budgétaire** — les produits de privatisations — en complément de la participation des collectivités locales fixée à 25 % pour assurer le lancement d'opérations importantes prévues lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire du 30 juillet 1987 notamment des travaux sur l'axe Saône-Rhin.

Le coût de ces opérations s'élève à 1,5 milliard de francs (hors Miribel) dont 1,1 milliard prévu à la charge de l'État sous forme de dotations en capital à la Compagnie nationale du Rhône, chargée de la maîtrise des opérations sur la Saône et à un établissement public à créer pour l'aménagement de la Seine.

**Votre commission constate que le financement par l'État de ces opérations n'est plus assuré à ce jour en raison de l'abandon de la politique de privatisation.** Elle rappelle que la participation financière des régions concernées est néanmoins prévue dans leurs budgets et il formule le souhait qu'une solution financière satisfaisante puisse être rapidement trouvée afin que ces opérations soient menées à bien.

Elle rappelle qu'elle est favorable à la liaison Rhin-Rhône compte tenu de son intérêt économique et des efforts réalisés par l'Allemagne sur l'axe concurrent Rhin-Danube (Mer du Nord-mer Noire).

## EXAMEN EN COMMISSION

**M. Jean-Pierre Masseret, Rapporteur spécial**, a tout d'abord présenté les chiffres caractéristiques de ce budget qui, avec 489 millions de francs, augmente de 15,1 %. Cette augmentation bénéficie surtout aux équipements des ports fluviaux (+ 20,5 %), et aux subventions des équipements de plaisance réalisés par les collectivités locales. Les crédits d'entretien du réseau existant sont également privilégiés, notamment du réseau grand gabarit, qui assure une meilleure rentabilité.

Il a ensuite indiqué que le projet de budget constitue un budget palier, qui renverse la tendance déflationniste des années précédentes, mais que quelques problèmes restaient en suspens.

C'est notamment le cas du financement des grandes opérations telles que l'axe Saône-Rhin, ou haut Rhône. Le précédent Gouvernement avait eu recours à un financement extra-budgétaire par la voie des produits de privatisation. Il a également estimé souhaitable de mieux impliquer les collectivités locales dans l'entretien des voies navigables.

**M. Henri Goetschy** a demandé des précisions sur la liaison Rhin-Rhône et sur le transfert de compétences de certaines voies navigables au profit des collectivités locales.

**M. André Fosset** a souligné l'importance de la liaison mer du Nord-Méditerranée. Il s'est interrogé sur les réalisations du port céréalier de Nogent-sur-Seine, et a regretté la fin du processus de privatisation qui, en l'espèce, constituait une source de financement appréciable.

**M. Christian Poncelet, président**, a rappelé le mauvais état de nombreuses voies navigables et s'est interrogé sur l'existence d'un schéma directeur et les projets de liaison Seine-Moselle. Il a souhaité que la commission exprime publiquement le vœu de poursuivre les travaux mer du Nord-Méditerranée par la branche alsacienne.

**M. Emmanuel Hamel** a partagé cette dernière observation en rappelant l'importance économique de cette liaison.

**M. René Monory** s'est inquiété du coût de cette opération et de son équilibre financier.

**M. Jean-Pierre Masseret, Rapporteur spécial**, a indiqué que le coût de l'achèvement de la liaison mer du Nord-Méditerranée est de l'ordre de 12 milliards de francs. Il a estimé que la compétence technique pouvait relever de la Compagnie nationale du Rhône, et que des financements pourraient être trouvés par un prélèvement de un centime par kilowatt/heure d'électricité produit par les installations du Rhône.

Il a considéré que le débat sur le financement par la voie du produit des privatisations excédait le cadre de l'examen du budget des voies navigables.

Il a indiqué que le transfert de compétences réalisé en Bretagne portait sur des voies en activité, et non pas sur des voies déclassées.

A l'issue de ce débat, la commission a adopté le vœu que soit réalisé l'achèvement de la liaison mer du Nord-Méditerranée.

La commission a décidé, à l'unanimité, de proposer au Sénat **d'adopter les crédits du budget des transports et mer (I. Transports terrestres et sécurité routière : 2. voies navigables) pour 1989.**

MESDAMES, MESSIEURS,

**L'évolution du trafic fluvial de marchandises est en diminution constante depuis plusieurs années.** La baisse de ce trafic depuis 1974 dépasse 45 %, passant de 13,7 milliards de tonnes/kilomètres à 7,4 milliards en 1987. La part du transport fluvial dans l'ensemble des transports terrestres a régressé dans le même temps de 7,6 % à 4,7 %.

Cette baisse résulte de la nature même des produits transportés (produits bruts à 80 %) et de la concurrence des transports routiers et ferroviaires dont les prix ont plus fortement diminué ces dernières années.

Cette baisse du trafic s'est, par ailleurs, accompagnée d'une réduction de moitié des effectifs des compagnies de navigation et de la flotte en service ainsi que des artisans bateliers dont le nombre est passé de 4 000 à 2 000 environ aujourd'hui.

Le transport fluvial reste un moyen de transport peu usité par rapport aux autres pays limitrophes. La part de la voie d'eau dans le trafic total des zones desservies est de 25 % en R.F.A., de 57 % aux Pays-Bas et de 19 % en Belgique contre 10 % environ en France.

Cette situation tient aux insuffisances bien connues du réseau fluvial français (gabarit insuffisant, voies en cul-de-sac, insuffisance des raccordements aux réseaux des pays voisins).

**Pourtant, le transport fluvial présente de nombreux avantages :** son coût est faible même si les prix ne baissent pas suffisamment, son incidence sur l'activité des ports maritimes est importante, ses effets positifs sur le désencombrement des autres modes de transports (route, fer) pourraient commencer à apparaître en France (notamment dans le couloir rhodanien) comme ils sont déjà apparus en Hollande ou en Belgique, enfin son impact positif sur l'environnement (écoulement des crues, irrigation, production d'énergie) et le tourisme reste souvent méconnu.

Il est cependant clair que l'évolution du trafic fluvial demeure encore incertaine en France et commande une certaine prudence dans la détermination d'investissements de grande envergure (notamment les liaisons entre les bassins Seine-Nord, Seine-Est, Saône-Rhin).

C'est pourquoi, **il importe en premier lieu de privilégier le bon entretien du réseau existant** notamment du réseau à grand gabarit dont la rentabilité est la meilleure.

Telles sont précisément les orientations retenues dans le projet de budget pour 1989 des voies navigables qui, sans constituer un budget de relance ambitieuse du transport fluvial en France, permettra néanmoins d'améliorer l'état du réseau actuel.

## CHAPITRE PREMIER

### LE PROJET DE BUDGET POUR 1989

#### 1. Présentation générale des crédits

Le projet de budget des voies navigables est fixé à 489,3 millions de francs pour 1989 contre 424,9 millions de francs en 1988, soit **une augmentation de + 15,13 %**.

Le tableau ci-après permet d'apprécier l'évolution d'ensemble des dotations consacrées au transport fluvial :

(en millions de francs)

	Budget 1988	Budget 1989	Variation en %
<b>I. Dépenses ordinaires</b> .....	<b>181,996</b>	<b>195,000</b>	<b>+ 7,14</b>
dont :			
— Entretien et fonctionnement .....	103,056	118,060	+ 14,50
— Subvention à l'O.N.N. ....	38,940	38,940	— 5,00
— Batellerie .....	40,000	38,000	— 5,00
<b>II. Dépenses en capital</b> .....	<b>243,090</b>	<b>294,300</b>	<b>+ 21,11</b>
dont :			
— Équipement des voies navigables et des ports fluviaux (investissements directs) .....	240,000	289,300	+ 20,54
— <i>Idem</i> (subventions d'investissements) ..	3,000	5,000	+ 66,66
— Protection des berges et lutte contre la pollution .....	—	—	—
<b>Total général</b> .....	<b>424,996</b>	<b>489,300</b>	<b>+ 15,13</b>
<b>Autorisations de programme</b> .....	<b>240,000</b>	<b>281,300</b>	<b>+ 17,20</b>
— Équipement des voies navigables et des ports fluviaux (investissements directs) .....	240,000	279,300	+ 16,37
— <i>Idem</i> (subventions d'investissements) ..	0	2,000	—

#### a) Les dépenses ordinaires

Elles atteignent le montant de 195 millions de francs en **progression de 7,14 %** par rapport au budget précédent. Parmi ces dépenses, il convient de relever les évolutions suivantes :

— **Les crédits de fonctionnement des services et d'entretien** des voies navigables, qui représentent 60 % des dépenses ordinaires des voies navigables, s'élèvent à 118,06 millions de francs, **soit une augmentation appréciable de 14,5 %** par rapport à l'année 1988.

-- La subvention à l'**Office national de la navigation** est reconduite, en francs courants, comme les années précédentes, pour un montant de 38,94 millions de francs, les ressources propres à l'Office (prestations de service, taxes de visa et d'exploitation), conjuguées à un effort de rigueur dans la dépense, permettent à celui-ci de se maintenir dans un état d'équilibre.

— Les crédits destinés à l'**amélioration des structures de la batellerie** (c'est-à-dire ceux qui ont pour objet essentiel de financer l'élimination de la cale excédentaire ainsi que sa modernisation, le paiement d'aides aux artisans en attendant d'affrètement ou versements de subventions pour des équipements de manutention) baissent de 5 % en passant de 40 millions de francs à 38 millions de francs. Mais si l'on tient compte du fait que les aides à la Compagnie française de navigation rhénane (C.F.N.R.) sont supprimées en 1989, conformément au plan de restructuration de cette entreprise, les dépenses réelles en faveur de la batellerie **progressent de + 1,8 %**.

#### b) *Les dépenses en capital*

Elles constituent traditionnellement près des deux tiers des dépenses consacrées aux voies navigables. En 1989, elles s'élèveront à 294,3 millions de francs en **crédits de paiement** (soit une progression de **21,11 %**) et à 281,3 millions de francs en autorisations de programme (soit une progression de **+ 17,2 %** par rapport à 1988).

Pour ce qui concerne l'**équipement des voies navigables et des ports fluviaux** (études techniques, équipements, travaux et grosses réparations), les dépenses s'élèveront à 289,3 millions de francs, en crédits de paiement, contre 240 millions de francs en 1988, soit **une augmentation de 20,5 %**. Les crédits en autorisations de programme connaissent une progression légèrement inférieure de 16,3 % avec 279,3 millions de francs contre 240 millions de francs en 1988.

Les crédits destinés aux subventions d'investissement pour les équipements fluviaux de plaisance réalisés par les collectivités locales s'élèvent à 5 millions de francs en crédits de paiement contre 3 millions de francs en 1988, tandis que la dotation en autorisations de programme s'élève à 2 millions de francs en 1989 alors que cette dotation avait été supprimée en 1988.

## 2. Les priorités retenues : l'entretien et la restauration des voies navigables

L'État a la charge de l'entretien et de l'amélioration de l'infrastructure des voies navigables ainsi que de son exploitation technique.

Il lui incombe de réaliser les programmes d'entretien et de remise en état du réseau, complémentaires les uns des autres et susceptibles de donner à l'infrastructure la meilleure homogénéité possible.

Le schéma directeur, approuvé par décret du 17 avril 1985 et qui a défini l'image à long terme du réseau navigable, a placé en toute première priorité l'entretien et la restauration du réseau.

### a) *L'arrêt de la dégradation des années précédentes*

Les crédits prévus pour 1989 s'inscrivent dans cette perspective et consacrent une rupture assez nette avec la tendance des années antérieures.

En effet, les crédits d'entretien (fonctionnement) et de restauration (équipement) progressent à eux seuls de 18,7 % passant de 343 millions de francs en 1988 à 407,4 millions de francs en 1989, soit un taux de progression supérieur de 3,6 points à celui du budget dans son ensemble (15,1 %).

La progression des crédits destinés à la restauration (+ 20,5 %) est plus élevée que celle des crédits destinés à l'entretien (+ 14,5 %).

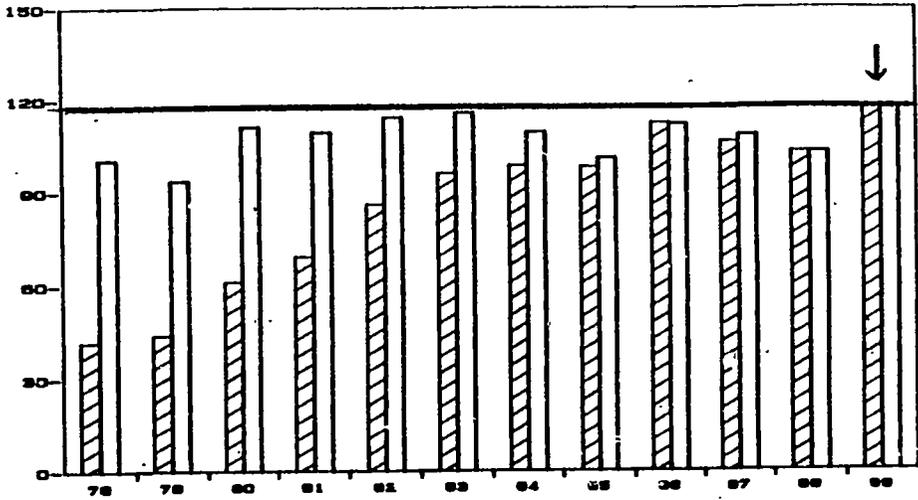
Les graphiques ci-après montrent que le projet de budget pour 1989 marque une rupture de rythme sensible par rapport aux deux années précédentes sans parvenir toutefois à rattraper les niveaux élevés des années 1984, 1985 et 1986 qui ont, il est vrai, bénéficié de concours du F.S.G.T. à hauteur de 95 millions de francs.

On observe par ailleurs que le volume des moyens (en francs constants) affectés à l'entretien et à la restauration des voies navigables restent orientés, en tendance longue, à la baisse en dépit du rattrapage très important (+ 16,5 %) opéré en 1989.

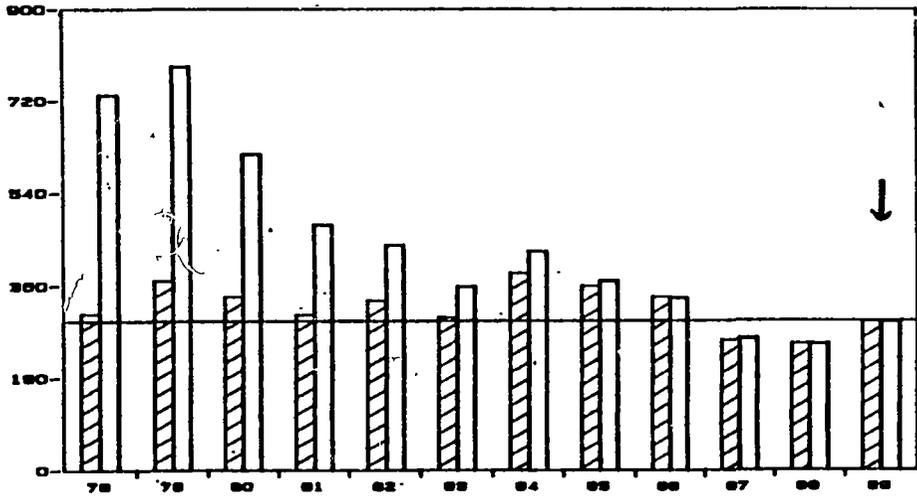


FRANCS COURANTS  
FRANCS CONSTANTS

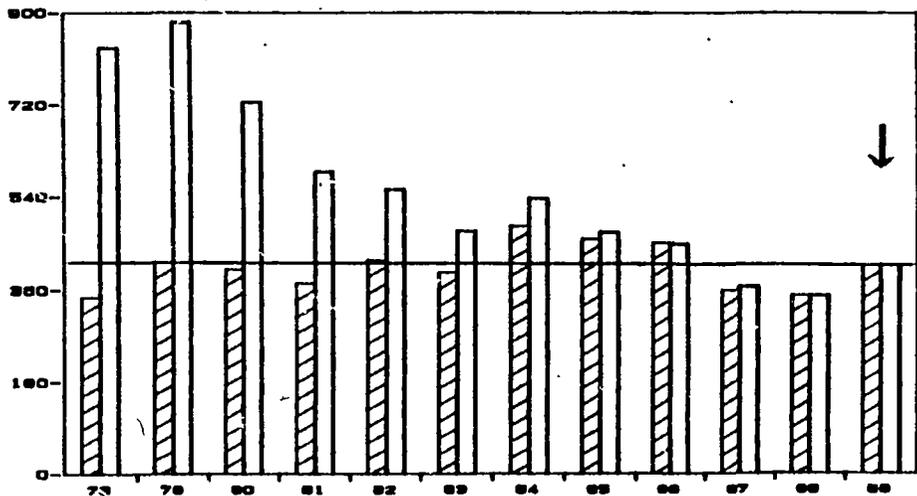
Évolution des crédits d'entretien



Évolution des crédits d'investissement



Évolution des crédits d'entretien et d'investissement



b) *L'objectif de sécurité des voies navigables*

Cette situation a conduit à une dégradation de l'état des voies fluviales qui n'est pas sans lien avec la baisse du trafic fluvial et qui fait peser des risques non négligeables d'accidents sérieux. Elle avait été vivement dénoncée par la Commission Grégoire, dont le rapport sur le transport fluvial fut remis en 1983.

On dénombre à l'heure actuelle un incident en moyenne par semaine sur les voies navigables françaises.

Ces incidents concernent notamment des ruptures de digues ou des ruptures de barrages de navigation qui entraînent à la fois des risques d'inondation des sites riverains et des arrêts de la navigation.

On peut citer trois exemples de ruptures de barrage qui ont entraîné des arrêts de la navigation :

— rupture du barrage de Cumières sur la Marne, à l'aval immédiat d'Épernay, le 5 mars 1986 : coupure de la voie d'eau jusqu'à la reconstruction sur un site différent début 1988 (soit 21 mois) ;

— rupture du barrage de Champfleuri sur l'Yonne, le 26 juin 1986, entraînant un arrêt de navigation de 1 mois 1/2 jusqu'au 8 août 1986, date d'achèvement de réparation provisoire, suivi d'autres pour réparation définitive ;

— rupture du barrage de Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux sur la Marne en amont de Meaux, le 22 octobre 1987, avec une interruption de navigation de 1 mois 1/2.

On peut de même être inquiet de l'état de vétusté de certains barrages dans le bassin de la Seine où l'on dénombre près d'une vingtaine de barrages défailants.

L'entretien du barrage de Suresnes, par exemple, qui constitue une source essentielle d'alimentation de la Seine dans Paris (à l'état naturel, la Seine aurait de 60 cm à 1 m d'eau six mois par an), mériterait d'être renforcé ; on a assisté ces dernières années à deux ruptures à Vives Eaux sur la Seine et à Meaux sur la Marne.

Ainsi, l'effort d'entretien et de restauration des voies fluviales dépasse la seule nécessité de favoriser le mode de transport fluvial ; il est aussi rendu indispensable pour maintenir le bon fonctionnement des régimes hydrauliques et des régimes d'irrigation.

Il participe en outre à l'effort de sécurité dans les transports engagé par le Gouvernement.

L'effort consacré dans ce projet de budget est donc positif et mérite d'être relevé. Il devra cependant être poursuivi car il reste encore beaucoup à faire pour assurer la remise à niveau des moyens d'entretien.

On doit en dernier lieu noter que les lois de décentralisation de 1983 ont prévu pour les régions la possibilité de gérer des voies navigables si elles le demandent.

Les régions Bretagne et Pays de Loire ont souhaité que la gestion des voies navigables situées sur leur territoire leur soit transférée, à l'exception de la Loire.

Ce transfert aura lieu à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1989 et s'accompagnera d'une dotation globale de décentralisation de 5,45 millions de francs pour la Bretagne et 5,25 millions de francs pour les Pays de Loire.

### **3. La poursuite des actions engagées : les contrats de plan État-régions**

Les contrats de plan État-régions signés en 1984 dans le cadre du IX<sup>e</sup> Plan sont en cours d'achèvement en 1988.

Ils ont permis de réaliser un certain nombre d'opérations de liaisons et de restauration prévues au schéma directeur de 1985.

Les principales opérations concernées ont été les suivantes :

— le raccordement du port ouest de Dunkerque au réseau des voies navigables via le canal de Valenciennes ;

— l'aménagement des liaisons fluviales franco-belges par la mise au gabarit de 1 350 tonnes de la Lys mitoyenne reliant le port de Lille à la frontière belge (Escaut) et de la Deûle reliant le port de Lille à la Lys mitoyenne et au réseau belge ;

— l'aménagement du canal du Rhône à Sète permettant à terme le raccordement de ce port au Rhône.

La mise en œuvre de ces contrats de plan a néanmoins subi quelques retards dus à la fois aux contraintes de rigueur budgétaire et à des difficultés techniques. Le taux de réalisation approche les 80 % et seule l'opération de raccordement du port ouest de Dunkerque est achevée en 1988 ; les autres opérations se poursuivront en 1989.

On trouvera ci-après le bilan de ces contrats de plan par opération.

Le total des concours des régions s'élèvera à environ 180 millions de francs et celui de l'État à 760 millions de francs sur la période 1984-1988.

**Contenu et état de réalisation des contrats de plan État-régions**

(en milliers de francs courants)

Régions	Contenu du contrat de plan	Montant inscrit au contrat de plan	Financement mis en place en 1984	Financement mis en place en 1985	Financement mis en place en 1986	Financement mis en place en 1987	Financement mis en place en 1988	Total en 1988
Nord-Pas-de-Calais	Raccordement du port Ouest de Dunkerque au réseau des voies navigables .....	133 000	119 487	0	28 300	0	0	147 787
	Liaisons franco-belges (Escaut, Deûle, Lys mitoyenne) .....	399 000	20 700	100 200	65 130	54 200	50 500	290 730
	Études préalables à l'aménagement d'antennes à grand gabarit .....	10 000	1 500	1 767	2 200	1 500	700	7 665
	Restauration du canal Dunkerque-Valenciennes .....	100 000	17 580	18 030	25 000	22 550	21 550	104 710
	Modernisation du canal de Calais .....	35 000	1 400	2 100	7 500	7 000	6 000	24 000
Pays-de-Loire	Remise en état et modernisation des ouvrages de navigation en aval d'Angers .....	15 000	3 000	3 150	3 300	3 300	3 300	16 050
Bourgogne	Restauration de l'itinéraire Seine-Saône .....	80 000	17 075	15 280	16 217	13 666	10 666	72 904
Centre	Restauration de l'itinéraire Seine-Saône .....	80 000	16 000	16 720	16 800	13 667	10 666	73 853
Auvergne	Restauration de l'itinéraire Seine-Saône .....	20 000	3 215	3 200	4 500	4 000	2 667	17 582
Languedoc-Rousillon	Aménagement du canal du Rhône à Sète .....	212 000	18 500	41 000	36 700	25 000	18 300	139 500
Contrat interrégional pour l'aménagement intégré de la vallée de la Loire et de ses affluents	Restauration du canal de Roanne à Digoin .....	13 000	2 500	2 500	—	—	—	5 000
Lorraine	Aménagement de la Meurthe entre Frouard et Dombasle	93 000	40 000	0	—	—	—	40 000
	<b>Total .....</b>	<b>1 190 000</b>	<b>260 957</b>	<b>203 945</b>	<b>205 647</b>	<b>144 883</b>	<b>124 349</b>	<b>939 781</b>

#### 4. L'attentisme pour les opérations nouvelles

Pour 1989, il n'est pas encore possible de déterminer le montant des contrats de plan dans la mesure où ceux-ci sont en cours de négociation dans le cadre du X<sup>e</sup> Plan. Toutefois, les opérations du IX<sup>e</sup> Plan non encore achevées feront l'objet d'un financement sur 1989.

Il n'est pas prévu d'opérations véritablement nouvelles au projet de budget pour 1989.

Il convient, à cet égard, d'observer qu'un certain nombre d'opérations de grande envergure, et qui conditionnent pour une part le devenir du transport fluvial en France, sont actuellement en attente de financement.

Il s'agit des opérations décidées par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (C.I.A.T.) du 30 juillet 1987 qui concernent :

— **Saône-Rhin** : les travaux relatifs à la première section Châlon-Tavaux (770 MF) permettant l'amorce par le Sud de la liaison Saône-Rhin et la mise à grand gabarit de la section Niffer-Mulhouse (460 MF) pour l'amorce par le Nord de la liaison Saône-Rhin et enfin la réalisation de la déviation de la Saône à Mâcon (150 MF) ;

— **Seine** : la mise à grand gabarit de la section de 30 kilomètres Bray-Nogent permettant la desserte du port céréalier de Nogent-sur-Seine (170 MF).

Il avait été prévu, lors du C.I.A.T. du 30 juillet 1987, que ces opérations feraient l'objet d'un financement à partir des produits de la privatisation pour ce qui concerne la part de l'État. Ce financement devait prendre la forme d'une dotation en capital à la Compagnie nationale du Rhône (C.N.R.) chargée des travaux sur l'axe Saône-Rhin et à un établissement public à créer pour les travaux sur la Seine. Le solde devait être pris en charge par les collectivités locales.

Le tarissement de la source de financement constituée par les produits de la privatisation conduit aujourd'hui à laisser ces opérations sans financement car il n'est pas possible, compte tenu des limites du budget des voies navigables, de dégager le financement nécessaire sur les dotations de ce dernier.

a) *La liaison Saône-Rhin*

Les travaux les plus importants concernent la liaison Châlon-Tavaux et Niffer-Mulhouse qui constituerait une importante avancée dans la réalisation de la future liaison Rhin-Rhône permettant d'établir une continuité européenne entre la mer du Nord et le bassin méditerranéen.

Le coût des travaux s'élève à 1,38 milliard de francs et ne représente qu'une part limitée du coût total de la liaison (les estimations actuelles s'élèvent aux alentours de 15 milliards de francs).

Les six régions concernées par cette liaison (Bourgogne, Rhône-Alpes, Alsace, Franche-Comté, Languedoc-Roussillon et Provence Alpes-Côte d'Azur) ont pris l'engagement de participer au financement des travaux sur les liaisons Châlon-Tavaux et Niffer-Mulhouse sous réserve de l'engagement de l'État à financer la liaison dans son ensemble.

L'état d'avancement de la liaison Saône-Rhin depuis 1987 apparaît dans le tableau suivant :

(en millions de francs courants)

Années	Études	Acquisitions foncières	Aide à la Safer de Franche-Comté	Remembrements	Total
1987	0,24			2,20	2,44
1988 (prévisions)			5,00		5,00
1989 (prévisions)			3,00		3,00

Les crédits budgétaires de 1987 et 1988 ont permis de poursuivre les études (P.O.S., enquêtes parcellaires, environnement), de faire face aux acquisitions foncières d'opportunité et de financer certaines opérations prioritaires de remembrement.

Les travaux d'aménagement du Rhône à grand gabarit sont à présent achevés et la Saône est à grand gabarit hormis le passage à Mâcon.

Au plan des procédures administratives, le décret prorogeant les effets de la déclaration d'utilité publique de la liaison Saône-Rhin est intervenu conformément aux décisions du C.I.A.T. du 30 juillet 1987. Le décret autorisant les travaux entre Laperrière et Tavaux, imposé par la loi du 4 janvier 1980, est également intervenu.

Il reste pour la mise à grand gabarit de la Saône et la réalisation de la section Laperrière-Tavaux, si la participation de l'État doit revêtir la forme d'une dotation en capital, à faire paraître les décrets modificatifs des décrets relatifs, l'un à l'organisation et au fonctionnement de la C.N.R., l'autre à l'approbation de la modification des statuts, pour permettre l'entrée de l'État dans le capital de la C.N.R.

Pour ce qui concerne la dérivation du pont de Mâcon, également décidée par le C.I.A.T., les acquisitions foncières sont en cours.

Pour l'exercice 1989, 3 millions de francs de crédits budgétaires sont inscrits au titre de la liaison mer du Nord-Méditerranée, pour poursuivre les acquisitions foncières d'opportunité indispensables et les opérations prioritaires de remembrement sur le tracé de la liaison Saône-Rhin.

#### b) *La liaison Bray-Nogent*

Il s'agit de la poursuite de l'aménagement vers l'amont de la mise en gabarit de 1 000 tonnes de la Seine, par un tronçon s'étendant du barrage de la Grande Bosse au port céréalier de Nogent-sur-Seine.

Ce projet décidé par le C.I.A.T. du 30 juillet 1987 est moins coûteux (170 MF) et présente un intérêt économique indiscutable.

Pour l'instant, le projet est en attente et la création de l'établissement public de la Seine et de l'Oise, qui devait recevoir la contribution de l'État sous forme de dotation en capital, n'est pas encore décidée.

#### c) *Le rapport Chassagne*

Si le dossier sur la liaison Saône-Rhin et Bray-Nogent est actuellement au point mort, c'est parce que le Gouvernement attend de connaître les conclusions du rapport que le secrétaire d'État chargé des voies navigables a confié à Mme Yvette Chassagne, préfet et ancienne présidente de l'U.A.P., en vue d'examiner les perspectives et les différentes modalités de financement des voies navigables en France.

Ce rapport doit être remis avant la fin de l'année et permettra d'éclairer la décision du Gouvernement.

**Votre commission, unanime, a tenu à exprimer son attachement à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône et à se faire le porte-parole des six régions concernées par ce projet.**

Elle fait valoir les effets bénéfiques qu'aurait cette liaison à la fois pour les ports français de la Méditerranée (Marseille-Fos et Sète), la préservation des intérêts français face aux autres grands projets européens de liaisons fluviales et pour le développement économique des régions traversées.

Elle a rappelé l'importance des moyens que l'Allemagne consacrait à la réalisation de la liaison Rhin-Main-Danube qui permettra d'écouler les flux internationaux en provenance du Nord de l'Europe vers la mer Noire et le bassin méditerranéen risquant ainsi de porter atteinte à l'activité des ports français de Méditerranée.

Les moyens consacrés par l'Allemagne à cette liaison Rhin-Main-Danube ont évolué comme suit :

(en millions de francs)

	1985	1986	1987
Dotations budgétaire de l'État .....	2 550	2 550	2 630
Prêts de l'État .....	400	400	480
Prêts de la Bavière .....	200	200	250
<b>Totaux .....</b>	<b>3 150</b>	<b>3 150</b>	<b>3 360</b>

(1 mark - 3,30 F).

## CHAPITRE II

### L'EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES

L'organisation, la promotion et le développement de la navigation fluviale relève à la fois d'organismes dépendant de la puissance publique et d'organismes représentatifs de la profession.

Trois organismes pour l'essentiel jouent un rôle plus ou moins important :

- l'Office national de la navigation (O.N.N.),
- la Chambre nationale de la batellerie artisanale (C.N.B.A.),
- l'Entreprise artisanale de transport par eau.

L'O.N.N. met en œuvre le plan d'action sociale et économique en faveur de la batellerie.

#### 1. L'Office national de la navigation (O.N.N.)

L'O.N.N. poursuit l'exercice de ses missions traditionnelles définies par l'article 67 de la loi de finances du 27 février 1912 et le décret du 26 décembre 1960 portant création et statut de l'établissement industriel et commercial, missions qui tendent à faire de l'Office le relais entre les pouvoirs publics et les usagers de la voie d'eau.

L'O.N.N. exerce à ce titre des tâches variées parmi lesquelles :

- application de la réglementation régissant le transport fluvial (gestion des bureaux d'affrètement, visa des contrats de transport, contingentement du parc exploité, tarification, etc.) ;
- perception des taxes et péages institués dans le secteur ;

— répartition des crédits publics consacrés à la batellerie pour favoriser sa modernisation, en particulier application du plan économique et social adopté en faveur de la profession (cf. ci-après) ;

— établissement, publication et exploitation des statistiques ;

— conduite ou contribution à des études économiques et techniques utiles à la définition et à l'application de la politique menée en ce domaine ;

— actions de valorisation de la voie d'eau allant de la promotion de ce mode de transport auprès d'industriels, d'organismes ou de collectivités à des participations dans l'installation d'équipements propres à générer des trafics nouveaux ;

— participation à l'organisation du développement du tourisme fluvial ; apport d'un concours technique aux organismes professionnels de la batellerie.

Sont par ailleurs à souligner au cours de cette période :

— le développement d'activités dans le domaine du tourisme fluvial, grâce au service créé à cet effet au sein de l'Office en septembre 1986 ;

— l'étude et la mise en œuvre de nouveaux assouplissements réglementaires, notamment en matière de tarification et de procédure d'examen des contrats de transport ;

— la conduite de premières réflexions concertées avec les professionnels sur les suites à donner au plan économique et social 1986/1988 ainsi que sur les dispositions à prendre dans le secteur en vue des échéances européennes de 1992.

Pour mener à bien sa tâche, l'O.N.N. dispose d'un budget de 59 millions de francs en recettes dont la part essentielle provient de la subvention d'exploitation de l'État (39 millions) et dont l'autre part provient des prestations de services ainsi que de la perception des taxes de visa et d'exploitation (8,8 millions).

La subvention versée par le budget de l'État (chapitre 44-41) est maintenue en francs courants du fait de la progression prévue des recettes propres de l'Office (prestations de services) et de la réduction de ses dépenses.

En effet, après la suppression de quelque 50 emplois sur 260 en 1985, l'O.N.N. s'est simultanément attaché à adapter son fonctionnement à un effectif ainsi réduit et à maintenir son effort de compression des dépenses. A cet égard, la poursuite de

l'informatisation des bureaux d'affrètement devrait permettre prochainement une mise en service du nouveau système d'affrètement. Ont de même été menées à l'intérieur de l'Office différentes réflexions sur les évolutions à promouvoir pour mieux rentabiliser les interventions de l'établissement.

Les résultats financiers enregistrent les effets bénéfiques de la politique de rigueur budgétaire suivie. Ainsi, en 1987, un concours financier de l'État en définitive ramené à 38,16 MF et une nouvelle diminution des recettes liées au trafic (taxes de visa et d'exploitation) n'ont pas empêché que le résultat d'exploitation redevienne positif, ce avant même l'imputation des profits exceptionnels. En 1986, année pour laquelle l'incidence des suppressions d'emplois précitées n'était encore que partielle, ce même résultat avait été déficitaire de quelque 3,7 MF avec une subvention de l'État de 40,64 MF (collectif budgétaire de 1,7 MF inclus). L'équilibre comptable n'avait pu être atteint que grâce à un apport de fonds propres de l'établissement d'un montant équivalent. Pour 1988, les prévisions budgétaires confirment le redressement bien que les prévisions pour 1989 traduisent l'incidence en recettes (taxe de visa et d'exploitation) de la baisse attendue du trafic.

D'où la nécessité pour l'Office de développer son rôle de prestataire de services au bénéfice de la voie d'eau et donc ses ressources propres.

## **2. Les actions en faveur de la batellerie**

En 1986, le Gouvernement a mis en place un plan économique et social de deux ans (1986-1988) en faveur de la batellerie afin de résorber la surcapacité de cale en exploitation, la modernisation du parc restant en activité et un certain rajeunissement du secteur.

Ce plan est mis en œuvre par l'O.N.N.

Il a institué un ensemble de dispositions complémentaires : allocation de départ au profit des marinières de 60 à 65 ans faisant valoir leurs droits à la retraite, possibilités attractives de rachat par l'O.N.N. des bateaux vétustes, subventions améliorées pour certaines opérations de modernisation du matériel en bon état, aides pour le remplacement de bateaux vétustes par des unités d'occasion performantes, aides pour quelques jeunes entrant dans

la profession. Il a également favorisé l'installation par les chargeurs d'engins de manutention générateurs de trafic, de même qu'il a assuré le financement d'actions de formation professionnelle au bénéfice du secteur.

Ces dispositions appellent maintenant une certaine actualisation, notamment pour intégrer la préparation des échéances européennes de 1992. C'est l'objet des travaux en cours, qui visent l'entrée en vigueur d'un dispositif révisé à compter du 1<sup>er</sup> janvier prochain.

L'évolution et l'utilisation des crédits affectés à ce plan sont retracées dans le tableau suivant :

(en milliers de francs)

	1986 (résultats)	1987 (résultats)	1988 (prévisions)	1989 (prévisions)
<b>Ressources disponibles pour l'exercice :</b>				
Reports .....	1 661	37 414	31 881	9 869
Dotation initiale .....	52 725	42 175	40 000	38 000
Dotations complémentaires .....	39 000	20 000	—	—
Remboursements divers .....	101	223	—	—
Apport fonds propres O.N.N. ....	3 139	—	—	—
<b>Total .....</b>	<b>96 626</b>	<b>99 812</b>	<b>71 881</b>	<b>47 869</b>
<b>Dépenses au cours de l'exercice :</b>				
1) Allocations de départ (*) .....	290	3 281	4 800	5 000
2) Élimination de la cale vétuste (*) .....	8 955	12 263	22 500	25 000
3) Modernisation de la cale (*) .....	1 998	1 158	4 600	5 000
4) Aide au rachat de bateaux d'occasion (*) .....	758	1 213	3 500	4 000
5) Aide à la première installation (*) .....	2 243	2 259	2 500	3 000
6) Embranchements fluviaux (*) .....	—	4 354	5 646	5 000
7) Promotion de la formation professionnelle (*) .....	—	334	666	500
8) Bateaux de 850 m <sup>3</sup> .....	4 884	368	1 200	—
9) Contribution au fonds d'adaptation de la cale .....	5 000	7 000	1 000	—
10) Armement rhénan .....	35 000	35 175	15 000	—
11) Autres dépenses diverses .....	84	526	600	369
<b>Total .....</b>	<b>59 212</b>	<b>67 931</b>	<b>62 012</b>	<b>47 869</b>
<b>Solde annuel à reporter .....</b>	<b>37 414 (a)</b>	<b>31 881 (a)</b>	<b>9 869 (a)</b>	—

(\*) Mesures instituées ou améliorées dans le cadre du plan économique et social 1986/1988 en faveur de la batellerie. Pour 1989, les chiffres indiqués comportent pour une part l'incidence sur l'exercice des dites mesures (allocations de départ à caractère pluriannuel ou règlement de dossiers déposés tardivement), pour une autre part le coût indicatif de dispositions de même inspiration actuellement en cours de définition et dont la finalité est la poursuite en 1989 de l'assainissement du secteur.

(a) Ces sommes incluent pour 1987 un montant de 20 MF voté en décembre en loi de finances rectificative. Elles sont engagées à 100 % en fin d'exercice et sont effectivement consommées au début de l'année suivante pour honorer les dossiers déposés tardivement.

La dotation diminue en net de 5 % mais cette réduction résulte de la suppression des crédits d'aide à l'armement rhénan du fait de l'achèvement de ce plan en 1989. Si l'on ne tient pas compte de cette suppression de crédits, la progression réelle des aides à la batellerie ressort à 1,8 %.

Au titre des mesures qui s'inscrivent dans le cadre de ce plan, il convient de relever :

*ligne 1* : l'allocation de départ versée aux bateliers de 60 à 65 ans faisant valoir leurs droits à la retraite. Le montant en est calculé de telle sorte qu'ajouté à la pension de retraite, il assure annuellement aux intéressés jusqu'à leur 65<sup>e</sup> anniversaire un revenu équivalent à celui qu'ils n'auraient eu qu'à cette date. Au 30 juin dernier et depuis l'origine du plan, 265 dossiers avaient été acceptés pour quelque 400 bateliers potentiellement concernés. Par construction, leur règlement couvrira plusieurs exercices ;

*ligne 2* : la procédure de rachat par l'O.N.N. des bateaux vétustes en vue de leur retrait d'exploitation. A l'origine limitée aux marinières âgés, cette mesure a progressivement perdu en efficacité en raison de la raréfaction du matériel considéré. Aussi a-t-elle été rendue plus incitative et étendue à des bateliers plus jeunes dans le cadre du plan économique, à partir de 1986. Depuis cette date et jusqu'au 30 juin dernier, 380 unités ont ainsi été retirées du parc et une cinquantaine supplémentaire est attendue d'ici la fin de l'exercice ;

*ligne 3* : les subventions, qu'en application d'un arrêté du 20 décembre 1978, l'État accorde aux bateliers qui investissent pour moderniser leur matériel. Les taux de ces subventions (en % du montant de l'investissement) ont été revalorisés pour certaines opérations dans le cadre du plan économique, ceci pour activer la modernisation du secteur. Le nombre annuel moyen de dossiers admis ces dernières années est de l'ordre d'une centaine ;

*ligne 4* : l'aide accordée aux bateliers qui achètent du matériel d'occasion en bon état en même temps qu'ils mettent au rebut leurs unités vétustes. Elle représente 20 % de l'écart de prix entre bateau acheté et bateau revendu, dans la limite de 10 000 F/opération. Son objectif est double : réduire la surcapacité de la cale et moderniser le parc restant. Au 30 juin, 63 demandes avaient été acceptées et ce nombre devrait être porté à environ 80 en fin d'année ;

*ligne 5* : les dispositions limitées à 70 jeunes qui, en 1986 (40), 1987 (15) et 1988 (15), lors de leur première installation dans la profession d'artisan-batelier, ont pu bénéficier d'une aide pour l'achat d'un bateau d'occasion performant. Cette aide, plafonnée à 250 000 F, a représenté 30 % du prix d'acquisition du matériel. S'adressant à des unités d'occasion, elle n'a généré aucune capacité de cale supplémentaire. Elle a en outre contribué à rajeunir la profession ;

*ligne 6* : les mesures consistent à aider les entreprises ou organismes qui, pour confier du trafic à la voie d'eau, installent les engins de manutention nécessaires. L'aide est limitée à 25 % de l'investissement consenti et est remboursable en cas de non-respect des engagements de trafic pris. La dépense totale a dans un premier temps été plafonnée à 10 MF. Elle est aujourd'hui totalement engagée sur une quinzaine de dossiers dont le règlement devra être achevé en fin d'année ;

*ligne 7* : le concours de l'État destiné à améliorer la formation professionnelle des bateliers. Dans la limite d'une dépense totale de 1 MF, il est progressivement versé à des organismes spécialisés dans ce type de formation ayant passé une convention avec l'O.N.N. Plusieurs sessions ont ainsi déjà eu lieu et d'autres seront organisées à l'intention de nouveaux candidats d'ici la fin 1988.

Par ailleurs, des mesures sont prévues en dehors du champ d'application du plan de 1986 et concernent :

*ligne 8* : la subvention accordée par l'État à certains bateliers ayant acquis un matériel neuf d'une capacité de 750 T environ, adapté au gabarit du canal du Nord. Son taux est de 22,5 % du montant de l'investissement. Elle s'inscrit dans un programme lancé en 1979/1980 et également aidé par la région Nord-Pas-de-Calais. Sont concernés 20 automoteurs et 2 barges, les sommes prévues se situant en fin de programme ;

*ligne 9* : la contribution de l'État à un fonds géré par la Chambre nationale de la batellerie artisanale et qui, alimenté par le produit d'une taxe instituée en 1985 sur les transports fluviaux, est destiné à permettre le versement d'indemnités aux bateliers en période de mauvaise conjoncture. Il a été fait appel à ce fonds à deux reprises en 1987 : suite au gel prolongé des canaux en début d'année, puis en raison d'une sous-activité persistante au cours des premiers mois d'été. Ont ainsi été attributaires d'aides moyennes de 3 260 F et 3 990 F respectivement 1 487 et 1 682 marinières. En 1988, une seule décision a été prise pour pallier la très faible demande de transports observée en juin et juillet (chiffres précis non encore disponibles). Pour 1989, les effets du plan économique et social et des autres dispositions prises par ailleurs pour assainir le secteur devraient rendre suffisantes les ressources propres du fonds (environ 5 MF/an) ;

*ligne 10* : les fonds accordés par l'État à l'armement rhénan français (C.F.N.R.). Dans le cadre de la restructuration en cours de cette entreprise, plus aucun concours financier n'est à prévoir pour 1989.

Globalement, on peut considérer, qu'au terme du plan (fin 1988), ces mesures auront produit des effets conformes, voire supérieurs, à ceux initialement escomptés. En particulier, elles ont d'ores et déjà permis qu'en 1987 le volume de cale exploité décroisse plus rapidement que les trafics (— 6,2 % en capacité entre 1986 et 1987), améliorant d'autant la rotation des bateaux et donc leur productivité. Le retard accumulé reste cependant encore important d'où la nécessité de poursuivre en 1989 et ultérieurement si nécessaire la politique de réduction de la cale artisanale, éventuellement sous une forme actualisée.

### **3. La Chambre nationale de la batellerie artisanale (C.N.B.A.)**

La C.N.B.A. est un établissement public à caractère administratif relevant de l'article 40 de la loi d'orientation des transports intérieurs et du décret n° 84-365 du 14 mai 1984 modifié. Elle joue le rôle de chambre de métier dans le secteur considéré. Sa mission première est de faire valoir les intérêts généraux de la profession qu'elle représente. Elle est l'interlocuteur privilégié, notamment des pouvoirs publics, pour toute question intéressant l'artisanat batelier.

Elle gère le fonds d'adaptation de la capacité de la flotte artisanale. Celui-ci, bien que susceptible de concours budgétaire de l'État, est prioritairement alimenté, à hauteur de 5 MF par an environ, par la profession elle-même, au moyen d'une taxe instituée par l'article 93 de la loi de finances pour 1985. Destiné à l'indemnisation des artisans-bateliers en période de mauvaise conjoncture, il supplée un dispositif qu'auparavant seul l'État finançait au coup par coup.

Deux décisions ont été prises par le Conseil d'administration de l'établissement en 1987 : l'une suite au gel prolongé des canaux en début d'année, l'autre en raison d'une sous-activité persistante au cours des premiers mois d'été. Elles ont conduit, avec un concours de l'État de 7 MF, à l'attribution d'aides moyennes de 3 260 F et 3 990 F à respectivement 1 487 et 1 682 marinières. En 1988, une seule indemnisation de ce type a été allouée pour pallier la très faible demande de transports observée en juin et juillet (chiffres précis non encore disponibles).

La C.N.B.A. a pris une part active et est encore largement associée à l'application du plan économique et social décidé en faveur du secteur, ainsi qu'aux réflexions en cours sur les suites à donner à cette action. Elle participe de même aux travaux conduits tant au niveau national qu'international dans la perspective des échéances européennes de 1992. A cet égard, l'harmonisation des conditions de concurrence, notamment sur le plan fiscal, constitue une de ses préoccupations majeures.

La Chambre, hormis une subvention d'installation de 2 MF allouée par l'État en 1985, finance son fonctionnement grâce à la taxe créée par le même article de loi précité et acquittée par les entreprises artisanales inscrites au registre. Son produit s'est élevé à 2,3 MF en 1987.

Il convient, comme le préconisait la Commission Grégoire, de développer le rôle de la C.N.B.A. notamment en matière de réglementation du transport fluvial.

La C.N.B.A. n'est cependant pas compétente pour organiser l'activité commerciale de la batellerie artisanale notamment dans le domaine de l'affrètement des transports qui, à la date de création de la Chambre, était du ressort de la puissance publique. C'est pourquoi, il avait été décidé de créer un organisme à caractère professionnel chargé précisément de cette organisation commerciale en lieu et place de la puissance publique (l'O.N.N.).

#### **4. L'entreprise artisanale de transport par eau (E.A.T.E.)**

Cette entreprise est une société à vocation commerciale créée en octobre 1983 afin de gérer l'affrètement « au tour de rôle ».

La réglementation des transports assurés par la batellerie artisanale repose sur un principe fondamental, auquel les marinières sont très attachés et selon lequel les patrons bateliers ne peuvent conclure que des contrats au voyage et non pas au tonnage : c'est le « tour de rôle ». Pour sortir de ce cadre, il est alors nécessaire aux artisans de se grouper mais cette pratique est peu utilisée.

Créée à la suite des conclusions du rapport Grégoire, cette coopérative a subi de nombreuses vicissitudes et a fait l'objet de critiques de la Cour des Comptes en raison notamment des conditions de gestion d'une avance de 5,4 millions de francs que l'État avait consentie à l'entreprise pour l'aider à démarrer.

Initialement, une taxe parafiscale sur les transports au tour de rôle avait été créée (décret du 9 avril 1984) afin de permettre le fonctionnement de cette coopérative, mais les circonstances de l'époque ont conduit les pouvoirs publics à confier la perception de cette taxe à l'O.N.N.

Devant les limites du dispositif mis en place, il a été mis un terme à la perception de cette taxe.

Le bilan de l'action de cette entreprise reste extrêmement limité ; seuls 22 % des contrats d'affrètement au tour de rôle passent par cette entreprise.

L'échec de cette expérience d'une organisation à caractère professionnel de la réglementation du transport fluvial artisanal témoigne des rigidités qui persistent encore dans le secteur et qui rendent difficiles le fonctionnement concurrentiel de ce secteur. Ce dernier aspect prend une dimension nouvelle dans la perspective de l'échéance européenne de 1992.

## 5. Les taxes perçues sur les voies navigables

Jusqu'en 1987, ces taxes étaient au nombre de six. Elles ne sont plus aujourd'hui que cinq, après la suppression de la taxe parafiscale qui alimentait le fonds d'intervention commerciale géré par l'E.A.T.E. Elles se détaillent comme suit :

### a) *La taxe de visa*

Instituée par la loi du 22 mars 1941 relative à l'exploitation réglementée des voies navigables et à la coordination des transports par fer et par navigation intérieure, cette taxe s'applique aux transports publics de marchandises générales.

Son taux, fonction du port en lourd des bateaux, est fixé par arrêté interministériel (Transports, Économie et finances, Budget).

Son produit revient à l'Office national de la navigation (O.N.N.). Il contribue aux dépenses de fonctionnement des services de l'exploitation réglementée des voies navigables.

#### b) *La taxe d'exploitation*

Elle a été instituée par la même loi que la précédente, mais s'applique aux transports publics de liquides en vrac et aux transports privés de toutes marchandises.

Son taux, également fonction du port en lourd des bateaux, est fixé comme celui de la taxe de visa.

Son produit a les mêmes affectation et objet que celui de la taxe de visa.

#### c) *La taxe de la loi Morice*

Cette taxe relève de la loi du 9 avril 1953 relative à l'amélioration et à la modernisation des voies navigables. Elle s'applique à l'intégralité des transports publics et privés effectués par les bateaux et navires de mer empruntant les voies de navigation intérieure. Elle se décompose en deux sous-taxes : l'une, calculée à la tonne-kilomètre ; l'autre, perçue à la tonne transportée pour le franchissement de certains ouvrages.

Le taux de chacune de ces sous-taxes est variable : pour la première, selon la nature des marchandises transportées (générales ou spécialisées) ; pour la seconde, selon les ouvrages et selon que le transport s'effectue par voie d'affrètement au tour de rôle ou non. Ces différents taux sont également fixés par arrêté interministériel (transports, économie et finances, budget).

La loi du 9 avril 1953 précise que « les recettes provenant de ces taxes sont affectées, après déduction des frais relatifs à leur perception,

- soit au service d'emprunts contractés par l'O.N.N.,
- soit au service des allocations fournies par le même établissement, en vue de constituer des fonds de concours destinés à l'amélioration et à la modernisation du réseau de navigation intérieure ».

**d) *La taxe parafiscale d'action commerciale***  
*(pour mémoire)*

Instituée par décret du 9 avril 1984 sur les transports fluviaux exécutés au tour de rôle, elle a été supprimée à compter du 31 juillet 1987.

**e) *La taxe fiscale alimentant le fonds d'adaptation de la capacité de la flotte artisanale***

Elle a été instituée par l'article 93 III de la loi de finances pour 1985. Elle est acquittée par les entreprises de transport par eau privées ou publiques de droit français, à l'occasion des transports de marchandises générales qu'elles effectuent sur les voies navigables situées en territoire français, à l'exception des voies navigables à statut international. Elle est perçue par l'O.N.N. depuis le 15 janvier 1985.

Son taux a été fixé à 0,13 centime/tonne-kilomètre par ce même article de loi de finances.

Son produit alimente un fonds créé à la Chambre nationale de la batellerie artisanale (C.N.B.A.) et destiné à favoriser l'adaptation de la capacité de la flotte artisanale. Il réduit ainsi d'autant les aides qu'auparavant seul l'État apportait aux mariniers en période de mauvaise conjoncture, sous forme d'indemnités pour attente à l'affrètement.

**f) *La taxe fiscale pourvoyant aux dépenses de fonctionnement de la C.N.B.A***

Elle a été instituée par l'article 93 II de la loi de finances pour 1985. Elle est acquittée par les entreprises inscrites au registre des entreprises de la batellerie artisanale, à l'occasion des transports de marchandises qu'elles effectuent sur les voies navigables situées en territoire français à l'exception des voies navigables à statut international. En raison du délai qui a été nécessaire au Conseil d'administration provisoire de la C.N.B.A. pour établir le registre ci-dessus, elle n'a pu être perçue par l'O.N.N. qu'à compter du 1<sup>er</sup> août 1985.

Son taux a été fixé à 0,105 centime/tonne-kilomètre par ce même article de loi de finances.

Son produit pourvoit aux dépenses de fonctionnement de la C.N.B.A.

Le projet de taxe sur les bateaux à passagers et les bateaux de plaisance, qui était à l'étude, semble avoir été abandonné.

L'évolution du produit de ces taxes est retracée dans le tableau ci-après :

(en millions de francs)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988 6 mois
1. Taxe de visa .....	8 131	8 512	8 486	7 790	7 101	2 786
2. Taxe d'exploitation .....	3 244	3 185	2 917	3 135	2 842	794
Sous-total .....	11 375	11 697	11 403	10 925	9 943	3 580
3. Taxe loi Morice .....	50 847	50 926	32 267	30 688	27 730	8 989
4. Taxe d'action commerciale (percep- tion stoppée le 31 juillet 1987) ....	—	—	12 541	10 060	4 464	—
5. Taxe fonds d'adaptation .....	—	—	5 587	5 391	4 690	1 460
6. Taxe fonctionnement C.N.B.A. ...	—	—	1 310	2 746	2 288	865
<b>Total</b> .....	<b>62 222</b>	<b>62 623</b>	<b>63 108</b>	<b>59 810</b>	<b>49 115</b>	<b>14 894</b>

## CONCLUSION

Le transport fluvial ne se porte pas bien en France. Ce constat fait peser des risques sérieux de concurrence de la part des entreprises de batellerie européennes à l'échéance de 1992.

La capacité concurrentielle de la flotte exige un bon entretien du réseau existant et un accroissement de ses capacités autorisant une navigation compétitive sur les trafics intra-communautaires.

Le projet de budget pour 1989 répond indéniablement à un premier objectif de restauration et d'entretien du réseau actuel et marque de ce point de vue un renversement de tendance par rapport aux années précédentes.

En revanche, il ne répond pas au second objectif.

Il constitue ainsi un bon budget sans pour autant emporter de relance ambitieuse du transport fluvial.

Réunie le 9 novembre 1988, sous la présidence de **M. Christian Poncelet, Président**, la Commission après avoir entendu **M. Jean-Pierre Masseret**, rapporteur spécial, a décidé de proposer au Sénat l'adoption du budget des Transports et de la Mer — I — Transports terrestres et sécurité routière (crédits des voies navigables pour 1989.)