

N° 3399

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 octobre 2020.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2021** (n° 3360),

PAR M. LAURENT SAINT-MARTIN,
Rapporteur général
Député

ANNEXE N° 17

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES :

AFFAIRES MARITIMES

Rapporteur spécial : M. SAÏD AHAMADA

Député

SOMMAIRE

| | Pages |
|---|-------|
| PRINCIPALES OBSERVATIONS | 5 |
| DONNÉES CLÉS | 7 |
| INTRODUCTION | 9 |
| I. LE PROGRAMME 205 AFFAIRES MARITIMES | 10 |
| A. LES TROIS STRATES DU BUDGET 2021 | 12 |
| 1. Les crédits du programme 205 : une base budgétaire en érosion | 12 |
| a. Des dépenses tendanciennes en légère diminution..... | 13 |
| b. Un plan de modernisation qui touche à sa fin | 13 |
| 2. Les financements extrabudgétaires : un soutien essentiel..... | 14 |
| 3. Une nouvelle strate en 2021 : les crédits de la relance maritime..... | 16 |
| a. Une rallonge de 50 millions d’euros..... | 16 |
| b. Un contrôle budgétaire à assurer en exécution..... | 18 |
| B. LE PLAN DE RELANCE PARACHÈVE LA MODERNISATION DES MOYENS | 19 |
| 1. Les CROSS, principaux bénéficiaires du plan de relance | 19 |
| a. Des financements inédits en 2021 | 19 |
| b. La mise en service achevée du nouveau système d’information SeaMIS | 20 |
| c. Le maintien d’une subvention exceptionnelle pour la SNSM..... | 21 |
| 2. La modernisation de la signalisation maritime | 21 |
| 3. La modernisation du dispositif de contrôle et de surveillance..... | 23 |
| C. L’ENSM DANS UNE BONNE DYNAMIQUE MALGRÉ UNE BAISSSE DES RESSOURCES PROPRES EN 2020 | 23 |
| D. UN SOUTIEN EXCEPTIONNEL AU TRANSPORT DE PASSAGERS | 24 |
| 1. Les dépenses de l’action 3 se contractent sous l’effet de la crise | 24 |
| 2. Le transport maritime de passagers dans l’attente d’un soutien supplémentaire.. | 26 |
| a. Des mesures exceptionnelles de droit commun soutiennent le secteur..... | 26 |
| i. La mise en position d’activité partielle | 26 |
| ii. Le fonds de solidarité..... | 27 |
| iii. Le prêt garanti par l’État..... | 27 |

| | |
|--|-----------|
| iv. Un dispositif temporaire d'exonération de charges | 28 |
| b. Les armateurs exploitant des navires à passagers demandent à bénéficier temporairement du salaire net intégral..... | 28 |
| E. DES DÉPENSES DE SOUTIEN EN HAUSSE POUR REMÉDIER AUX SUR-EXÉCUTIONS CHRONIQUES..... | 31 |
| III. L'ACTION 43 PORTS DANS LE PROGRAMME 203..... | 32 |
| A. UN SOUTIEN INÉDIT AU VERDISSEMENT DES PORTS EN 2021 | 33 |
| 1. Un axe fort de la nouvelle stratégie nationale portuaire | 33 |
| a. Les ports, « hubs » de la transition écologique..... | 33 |
| b. Un objectif décliné dans les projets stratégiques..... | 35 |
| 2. Des crédits AFITF en hausse de plus 35 % | 35 |
| 3. La relance portuaire par le verdissement des ports..... | 36 |
| a. Les modalités de consommation des crédits | 36 |
| b. Les projets éligibles | 36 |
| B. UN MODÈLE À PARFAIRE POUR L'ÉLECTRICITÉ DE QUAI | 37 |
| 1. Les avancées déjà obtenues | 37 |
| a. La clarification du statut dans la LOM | 37 |
| b. La validation du tarif réduit de TICFE | 37 |
| 2. Des avancées à poursuivre | 37 |
| a. La négociation de l'abonnement Enedis | 37 |
| b. La construction de postes haute tension, cf. plan de relance..... | 38 |
| C. UNE FISCALITÉ À PRÉCISER POUR SOUTENIR LA COMPÉTITIVITÉ... .. | 38 |
| 1. Clarifier la méthode de calcul de la taxe foncière due au titre des quais et terre-pleins | 38 |
| 2. Aménager la fiscalité au bénéfice des entreprises de la transition écologique | 40 |
| EXAMEN EN COMMISSION | 41 |
| LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL | 43 |
| AMENDEMENT AU PLFSS 2021 SUR LE « PLAN FERRIES » | 45 |
| AMENDEMENT AU PLF 2021 SUR LE « PLAN FERRIES » | 47 |
| AMENDEMENT AU PLF 2021 SUR LA TAXE FONCIÈRE DES PORTS | 49 |

L'article 49 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances (LOLF) fixe au 10 octobre la date limite pour le retour des réponses aux questionnaires budgétaires. À cette date, 88 % des réponses étaient parvenues à la commission des finances.

PRINCIPALES OBSERVATIONS

Les crédits dévolus par la mission *Écologie* aux affaires maritimes et aux ports se chiffrent, en 2021, à près de 255 millions d'euros en autorisations d'engagement (261 millions d'euros en 2020) et **259** millions d'euros en crédits de paiement (262 millions d'euros en 2020), hors fonds de concours et attributions de produits.

Si le budget recule à première vue de près de 2 % en autorisations d'engagement et de 1 % en crédits de paiement, **il double presque, en réalité, à la faveur des crédits inscrits sur la mission *Plan de relance* : plus de 225 millions d'euros d'autorisations d'engagement sont ainsi fléchées par cette mission vers les dépenses maritimes et portuaires, portant le budget 2021 à plus de 480 millions d'euros en AE (+ 88 % par rapport à 2020).**

Sur le volet maritime, **les crédits du programme 205 connaissent une baisse de presque 3 % en AE.** Ce sont les dépenses d'investissement qui diminuent. **Les** principaux chantiers de la modernisation prévus sur le quinquennat **ont en effet** déjà été engagés, ainsi que les dépenses d'intervention destinées à compenser des exonérations de charges au bénéfice des armateurs, qui reculent avec l'emploi maritime. Cependant, **les crédits de la relance prennent le relais en investissement, en fléchant 25 millions d'euros vers le verdissement de la flotte des affaires maritimes et 25 millions d'euros vers la modernisation des CROSS.** Ces 50 millions d'euros supplémentaires pour moderniser les moyens de l'administration des affaires maritimes représentent un montant supérieur au budget engagé depuis 2018 au titre du plan de modernisation (30 millions d'euros).

Sur le volet portuaire, les crédits budgétaires portés par l'action 43 *Ports* du programme 203 *Infrastructures et services de transport* sont stables. En revanche, **les fonds de concours attendus de l'Agence de financement des infrastructures de transport augmentent de plus de 11 millions d'euros. S'y ajoutent 175 millions d'euros au titre de la relance, pour le financement de projets destinés au « verdissement des ports ».** Au total, le budget destiné à l'investissement portuaire atteint 218 millions d'euros, un montant inédit par rapport à l'enveloppe annuelle de 40 millions d'euros en moyenne.

Le rapporteur spécial salue cet effort important.

Il reste cependant attentif sur plusieurs points :

– les dépenses de relance sont labellisées « vertes » (verdissement des ports et de la flotte) : **le rapporteur spécial veillera, dans le cadre de la mission de contrôle qui lui revient à titre permanent, à ce qu’elles contribuent réellement à la transition écologique du secteur maritime et portuaire, condition d’un avenir prospère et durable ;**

– les modalités précises de consommation de ces crédits et de choix des projets ne sont pas encore connues ; il est urgent de le préciser à la représentation nationale ; de même, le calendrier de consommation des crédits de la relance portuaire devra être précisé ;

– la compétitivité des ports est un autre des trois axes de la nouvelle stratégie nationale portuaire : outre le verdissement pour lequel le plan de relance doit permettre un progrès rapide, il faut rapidement clarifier le régime fiscal des grands ports maritimes, en particulier leur **assujettissement** à la taxe foncière ;

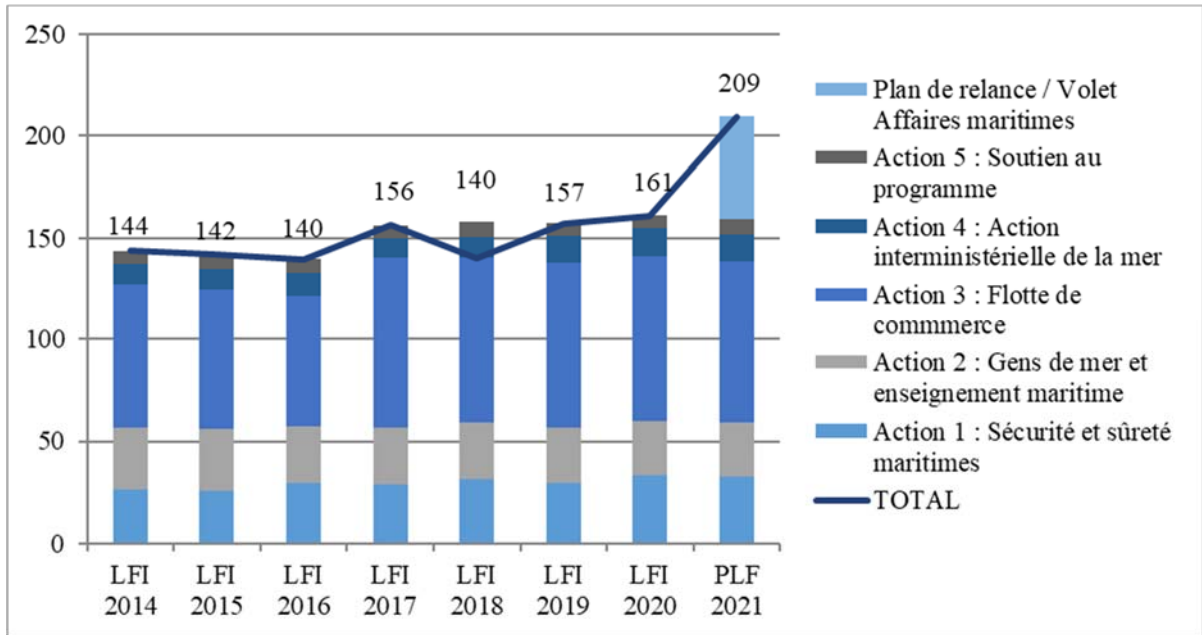
– la **situation du transport maritime de passagers reste préoccupante ; l’activité est très ralentie en raison du contexte sanitaire, en particulier sur la ligne transmanche déjà affectée par le Brexit ; l’entreprise Brittany Ferries, un fleuron du secteur, fait face à de lourdes pertes.** Le Gouvernement doit donc rapidement mettre en œuvre l’aide annoncée au bénéfice des entreprises de ferries, pour sauver les emplois de marins français. Le rapporteur spécial salue l’inscription de crédits à cette fin dans la loi de finances rectificative de fin d’année, même s’il regrette que ces crédits n’aient pas été inscrits dans le projet de loi de finances pour 2021, s’agissant de dépenses qui ne seront engagées que l’année prochaine ;

– l’activité de croisière est de nouveau interdite en France depuis le 29 octobre dernier, après une reprise temporaire entre juillet et octobre. Le rapporteur spécial comprend l’enjeu sanitaire mais alerte sur les conséquences de cette décision : cette activité participe activement de l’activité économique en France, notamment dans les villes portuaires.

DONNÉES CLÉS

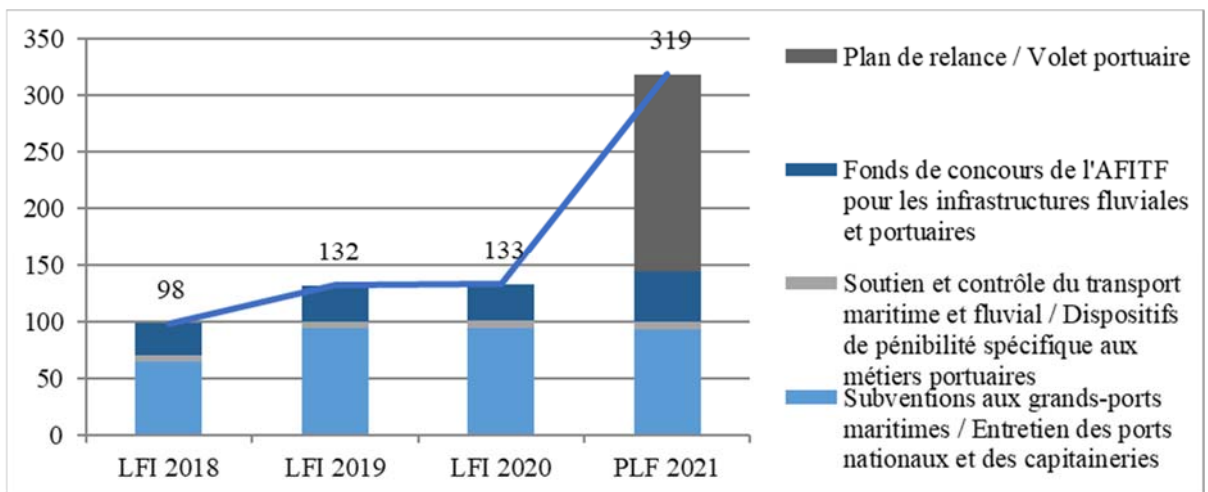
ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 205, DÉDIÉS AUX AFFAIRES MARITIMES, DEPUIS 2014

(CP en million d'euros, hors FDC et ADP)



ÉVOLUTION DES CRÉDITS PORTUAIRES DEPUIS 2018

(AE en millions d'euros)



INTRODUCTION

Le budget global consacré par la mission *Écologie* aux affaires maritimes et aux ports s'élève, en 2021, à 255 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 259 millions d'euros en crédits de paiement.

Analysés indépendamment du plan de relance, ces chiffres traduisent un recul de l'effort budgétaire, de près de 6 millions d'euros en autorisations d'engagement et de près de 3 millions d'euros en crédits de paiement.

Si les crédits portuaires sont relativement stables, la baisse est plus significative sur le programme 205, conséquence de la réduction programmée des crédits engagés au titre du plan de modernisation de l'administration des affaires maritimes et de l'impact de la crise sanitaire sur le recul de l'emploi maritime, cause de moindres compensations d'exonérations de charges au titre de l'action 3.

Toutefois, le volet maritime et portuaire du plan de relance compense très largement ce phénomène, prenant le relais des crédits du plan de modernisation 2018-2022 – déjà presque intégralement consommés – pour amplifier l'action de l'État relative au renouvellement des moyens nautiques et informatiques des services de la direction des affaires maritimes.

Au total, 225 millions d'euros sont ouverts sur la mission *Plan de relance* et conduisent à un budget global de 480 millions d'euros en autorisations d'engagement pour les affaires maritimes et les ports en 2021, soit une hausse de + 84 % par rapport à 2020.

ÉVOLUTION DU BUDGET DES AFFAIRES MARITIMES ET DES PORTS DEPUIS 2019

(en millions d'euros, hors FDC et ADP)

| | Autorisations d'engagement | | | | Crédits de paiement | | | |
|--|----------------------------|--------------|--------------|---------------------|---------------------|--------------|--------------|---------------------|
| | LFI 2019 | LFI 2020 | PLF 2021 | Évolution 2020/2021 | LFI 2019 | LFI 2020 | PLF 2021 | Évolution 2020/2021 |
| Crédits Affaires maritimes | 163,05 | 159,8 | 205,2 | + 28,4 % | 157,33 | 161 | nc | nc |
| Mission Écologie P 205 Affaires maritimes | 163,05 | 159,8 | 155,2 | - 2,9 % | 157,33 | 161 | 159,4 | - 1 % |
| Action 1 Sécurité et sûreté maritimes | 29,89 | 34,5 | 32,1 | - 7 % | 29,28 | 33,1 | 32,7 | - 1,2 % |
| Action 2 Gens de mer et enseignement maritime | 27,29 | 26,9 | 27 | - 0,4 % | 27,3 | 26,9 | 26,7 | - 0,7 % |
| Action 3 Flotte de commerce | 81,2 | 81,1 | 79,5 | - 2 % | 81,2 | 81,1 | 79,5 | - 1,2 % |
| Action 4 Action interministérielle de la mer | 18,05 | 11,1 | 9,4 | - 15,3 % | 13 | 13,7 | 13,2 | - 3,6 % |
| Action 5 Soutien au programme | 6,6 | 6,1 | 7,3 | + 19,7 % | 6,48 | 6,1 | 7,4 | + 21,3 % |
| Mission Plan de relance P 362 Écologie | 0 | 0 | 50 | - | 0 | 0 | nc | - |
| Action 6 Mer | 0 | 0 | 25 | - | 0 | 0 | nc | - |
| Action 7 Infrastructures et mobilité vertes | 0 | 0 | 25 | - | 0 | 0 | nc | - |
| Crédits portuaires | 99,77 | 100,1 | 274,9 | + 175 % | 99,77 | 100,1 | nc | nc |
| Mission Écologie P 203 Transports | 99,77 | 100,1 | 99,9 | - 0,2 % | 99,77 | 100,1 | 99,9 | - 0,2 % |
| Action 43 Ports | 99,77 | 100,1 | 99,9 | - 0,2 % | 99,77 | 100,1 | 99,9 | - 0,2 % |
| Mission Plan de relance P 362 Écologie | 0 | 0 | 175 | - | 0 | 0 | nc | - |
| Action 6 Mer | 0 | 0 | 175 | - | 0 | 0 | nc | - |
| Total hors Plan de relance | 262,82 | 259,9 | 255,1 | - 1,8 % | 257,1 | 261,1 | 259,3 | - 0,7 % |
| Total avec Plan de relance | 262,82 | 259,9 | 480,1 | + 84 % | 257,1 | 261,1 | nc | nc |

Source : commission des finances, à partir des documents budgétaires annexés aux projets de loi de finances pour 2020 et pour 2021.

I. LE PROGRAMME 205 AFFAIRES MARITIMES

Le programme 205 *Affaires maritimes* est doté, pour 2021, de 155,2 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 159,4 millions d'euros en crédits de paiement.

S'il n'est plus pertinent, dans le cadre de la préparation de ce projet de loi de finances pour 2021, d'analyser le respect de la trajectoire d'augmentation des dépenses définie, à l'échelle de la mission *Écologie*, par la loi n° 2018-32 du 22 janvier 2018 de programmation des finances publiques, l'article 15 de cette loi ne fixant pas d'objectif au-delà de 2020, on peut dire néanmoins que ce budget ne s'écarte que très modérément de ceux des années précédentes.

Les crédits sont d'ailleurs en légère baisse, de près de 3 % en AE et de 1 % en CP.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME PAR NATURE DE DÉPENSES

(en millions d'euros, hors FDC et ADP)

| Programme 205 - <i>Affaires maritimes</i> | LFI 2020 | | PLF 2021 | | Évolution des crédits LFI 2020/ PLF 2021 | |
|---|-----------------|------------|------------------|--------------|--|--------------|
| | Crédits adoptés | | Crédits demandés | | Évolution en % | |
| | AE | CP | AE | CP | AE | CP |
| Dépenses de fonctionnement | 46,7 | 46 | 47,4 | 47,8 | + 1,5 % | + 4 % |
| Dépenses d'investissement | 13,1 | 15 | 9,8 | 13,7 | - 25,2 % | - 9 % |
| Dépenses d'intervention | 100 | 100 | 98 | 98 | - 2 % | - 2 % |
| Total | 159,8 | 161 | 155,2 | 159,4 | - 2,9% | - 1 % |

Source : commission des finances, à partir du projet annuel de performances du programme 205, annexé au projet de loi de finances pour 2021.

Une analyse par nature de dépenses montre que cette baisse est essentiellement liée aux dépenses d'investissement, qui reculent de plus de 25 % en AE, conséquence directe du fait que la majorité des investissements prévus au titre de la modernisation des moyens aient déjà été engagés : la part des crédits dévolus à ce plan passe de 2,7 % en 2020 à 1,7 % en 2021.

Cette baisse est cependant toute relative et pourrait presque être qualifiée de « fictive », tant elle est compensée par les crédits de la relance. Sur les 225 millions d'euros dédiés par la mission *Plan de relance* aux affaires maritimes et aux ports, 50 millions d'euros sont destinés à des dépenses d'investissement qui auraient justement pu être inscrites dans le plan de modernisation de l'administration des affaires maritimes. Si 30 millions d'euros ont été consacrés à ce plan depuis 2018, les crédits de la relance permettent quasiment de doubler cet effort.

Concernant les autres types de dépenses on observe, comme les années précédentes, que plus de la moitié des crédits reste dévolue aux exonérations, au bénéfice des armateurs, des cotisations et contributions patronales dues au titre des marins français qu'ils emploient. Ces dépenses d'intervention sont cependant en très légère baisse pour tenir compte de la conjoncture sur le marché de l'emploi maritime.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME PAR ACTION BUDGÉTAIRE

(en millions d'euros, hors FDC et ADP)

| Programme 205 - <i>Affaires maritimes</i> | LFI 2020 | | PLF 2021 | | Évolution des crédits LFI 2020/ PLF 2021 | | Justification |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--|----------------|--|
| | Crédits adoptés | | Crédits demandés | | Évolution en % | | |
| | AE | CP | AE | CP | AE | CP | |
| Action 1 - <i>Sécurité et sûreté maritimes</i> | 34,5 | 33,1 | 32,1 | 32,7 | - 7 % | - 1,1 % | Quatrième année du plan de modernisation |
| Action 2 - <i>Gens de mer et enseignement maritime</i> | 26,9 | 26,9 | 27,0 | 26,7 | + 0,4 % | - 0,7 % | Stable |
| Action 3 - <i>Flotte de commerce</i> | 81,1 | 81,1 | 79,5 | 79,5 | - 2 % | - 2 % | Baisse des ayants droit CGMF + Effet du recul de l'emploi maritime |
| Action 4 - <i>Action interministérielle de la mer</i> | 11,1 | 13,7 | 9,4 | 13,2 | - 15,3 % | - 5 % | Quatrième année du plan de modernisation |
| Action 5 - <i>Soutien au programme</i> | 6,1 | 6,1 | 7,3 | 7,4 | + 19,7 % | + 21,3 % | Mettre fin à la sous-budgétisation |
| Total | 159,8 | 161,0 | 155,2 | 159,4 | - 2,9 % | - 1 % | |
| dont tendanciel | 155,5 | 153,3 | 152,6 | 152,5 | - 1,9 % | - 0,5 % | |
| dont plan de modernisation (part dans le budget total) | 4,3 (2,7 %) | 7,7 (4,8 %) | 2,6 (1,7 %) | 6,9 (4,3 %) | - 39 % | - 10 % | |

Source : commission des finances, à partir du PAP et des réponses au questionnaire budgétaire

A. LES TROIS STRATES DU BUDGET 2021

Aux deux strates qui forment traditionnellement le budget des affaires maritimes – les crédits du programme 205 et les financements extrabudgétaires – s'ajoute, en 2021, une troisième strate : le volet maritime du plan de relance.

Cette enveloppe porte le budget de 155 à 205 millions d'euros en AE, de sorte que la hausse s'établit à 28 % par rapport au budget 2020 (contre une baisse de près de 3 % sans les crédits du plan de relance).

1. Les crédits du programme 205 : une base budgétaire en érosion

La direction des affaires maritimes construit chaque année son budget, retracé par le programme 205 *Affaires maritimes*, par addition des dépenses tendanciennes – que l'administration s'est engagée à maintenir stables – et des dépenses destinées à financer des mesures nouvelles issues du plan de modernisation de l'administration des affaires maritimes 2018-2022. Cette dernière est le principal facteur de variation des crédits en AE puisqu'elle finance de l'investissement.

a. Des dépenses tendanciennes en légère diminution

Depuis un an, la direction des affaires maritimes expérimente une démarche de contractualisation avec la direction du budget, consistant à programmer son budget sur une base pluriannuelle, incluant une enveloppe de dépenses tendanciennes stable de 150 millions d'euros en crédits de paiement.

La loi de finances initiale pour 2020 s'était légèrement écartée de cette trajectoire, suite à l'adoption d'un amendement rehaussant de 4,5 millions d'euros les crédits de la SNSM, avec un tendanciel fixé à 155,5 millions d'euros en AE et à 153,3 millions d'euros en CP.

Pour 2021, ces dépenses tendanciennes sont ramenées à 152,6 millions d'euros en AE et 152,5 millions d'euros en CP, sous l'effet de deux facteurs : tout d'abord, les dépenses d'investissement habituellement financées sur l'enveloppe tendancielle sont prises en charge par la mission *Plan de relance* ; ensuite, les crédits destinés à compenser les exonérations de cotisations et contributions patronales dont bénéficient les armateurs au titre de l'article L. 5553-11 du code des transports sont prévus en baisse en 2021, compte tenu de l'impact de la crise sanitaire sur l'emploi de travailleurs saisonniers l'année prochaine.

b. Un plan de modernisation qui touche à sa fin

À ces dépenses tendanciennes s'ajoutent les crédits du plan de modernisation, qui financent des mesures plus ponctuelles : renouvellement des moyens nautiques, investissement dans des technologies d'avenir, etc.

La programmation de ce plan de modernisation, d'un montant prévisionnel de 29,8 millions d'euros en AE et 33,9 millions d'euros en CP sur le quinquennat, prévoit la consommation de près de 7 millions d'euros de CP chaque année, avec une consommation d'AE décroissante d'année en année. Ces crédits sont complétés par des remboursements du fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) et par des crédits de l'enveloppe tendancielle d'investissement du programme.

Cette programmation a été respectée jusque-là et le sera encore en 2021, pour sa quatrième année de mise en œuvre, avec un montant fixé à 2,6 millions d'euros en AE et 6,9 millions d'euros en CP, ce qui représente une baisse de 2,1 millions d'euros en AE par rapport à 2020.

Selon les prévisions actualisées, le montant total des crédits consommés au titre de ce plan atteindrait 28,8 millions d'euros en AE et 33 millions d'euros en CP, ce qui est très légèrement en-dessous de la prévision.

PLAN DE MODERNISATION DE L'ADMINISTRATION DES AFFAIRES MARITIMES 2018-2022

| Description de la mesure | LFI 2018 | | LFI 2019 | | LFI 2020 | | PLF 2021 | | PLF 2022 (prévision) | | Coût total | |
|--|------------|------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------------------|------------|-------------|-------------|
| | AE | CP | AE | CP | AE | CP | AE | CP | AE | CP | AE | CP |
| Action 1 Sécurité et sûreté maritimes | 7,2 | 3,4 | 1,7 | 3 | 2,5 | 3,2 | 0,8 | 1,3 | 1,2 | 1,2 | 13,4 | 12,1 |
| Poursuite du remplacement du logiciel MARYLIN par le logiciel SeaMIS pour le sauvetage en mer, initié en 2017 | 3,8 | 1,2 | 0 | 0,7 | 0,4 | 1,2 | 0 | 0 | - | - | 4,2 | 3,1 |
| Poursuite du renforcement des mesures de sûreté dans les CROSS et MRCC | 0,1 | 0,1 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | - | - | 0,9 | 0,9 |
| Investissement dans des technologies d'avenir pour la signalisation maritime | 0,2 | 0,2 | 0,5 | 0,5 | 1,2 | 1,1 | 0,7 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 3,8 | 4,2 |
| Renouvellement des navires baliseurs (financé sur les crédits de la relance en 2021) | 2,6 | 1,4 | 0,4 | 1,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - | 3 | 2,4 |
| Subvention exceptionnelle à la SNSM (NB : cette subvention est désormais intégrée à la subvention totale versée annuellement à la SNSM – 6.2 M€) | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1,5 | 1,5 |
| Action 2 Gens de mer et enseignement maritime | 0,9 | 0,9 | 0,5 | 0,5 | 0,7 | 0,6 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 2,8 | 2,6 |
| Dématérialisation des procédures relatives à la formation des gens de mer (portail Marins et Armateurs) | 0,9 | 0,9 | 0,5 | 0,5 | 0,7 | 0,6 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 2,8 | 2,6 |
| Action 4 Action interministérielle de la mer | 0,4 | 0,4 | 8,4 | 3,4 | 1,1 | 3,9 | 1,4 | 5,3 | 1,3 | 5,3 | 12,6 | 18,3 |
| Renouvellement des navires patrouilleurs dédiés au dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) | 0 | 0 | 8,0 | 3,0 | 0 | 3,0 | 1 | 4,9 | 1,1 | 5,1 | 10,1 | 16 |
| Poursuite des investissements en faveur des systèmes d'information destinés aux usagers de la plaisance | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,9 | 0,7 | 0,2 | 0,2 | - | - | 1,5 | 1,3 |
| Élaboration de documents stratégiques de façade (DSF) pour la planification de l'espace en mer | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 1 | 1 |
| TOTAL (en euros) | 8,5 | 4,7 | 10,6 | 6,9 | 4,3 | 7,7 | 2,6 | 6,9 | 2,8 | 6,8 | 28,8 | 33 |

2. Les financements extrabudgétaires : un soutien essentiel

Les crédits du programme 205 *Affaires maritimes* sont traditionnellement complétés par des financements extrabudgétaires, composés de fonds de concours – fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) et *European Maritime Safety Agency* (EMSA) – et d'attributions de produits – essentiellement la rétribution par les collectivités territoriales de travaux effectués à leur profit par les services locaux des phares et balises.

Comme l'avait indiqué le rapporteur spécial lors du Printemps de l'évaluation 2020, les crédits ouverts par voie de fonds de concours sont par nature aléatoires, puisqu'ils correspondent au remboursement *a posteriori*, sur factures acquittées, de la part des dépenses de l'État qui sont éligibles à ces fonds.

Le délai entre la demande et la perception effective du remboursement peut être long et fait peser sur le programme 205 un risque fort sur la soutenabilité de ses projets, notamment quand il s'agit d'engager une dépense d'investissement importante en lien avec son plan de modernisation.

En 2019, le rattachement tardif de fonds de concours au programme 205 avait conduit le responsable de programme à bloquer certaines dépenses pour financer d'autres dépenses prioritaires, dans l'attente de ces financements complémentaires.

Néanmoins, le calibrage des crédits du programme 205 ne saurait ignorer ces ressources. Si, en 2021 comme les années précédentes, le budget hors fonds de concours et attributions de produits ne pourra de nouveau suffire à lui seul à couvrir les dépenses prévisionnelles, la tension devrait cependant être moins forte, en raison de trois facteurs :

- les crédits de l'action 5 *Soutien au programme* sont en hausse de 20 %, de sorte qu'il sera plus aisé d'absorber des dépenses exceptionnelles en cas de versement tardif de ces fonds, sans renoncer à d'autres dépenses ;

- les fonds de concours et attributions de produits sont attendus en hausse de 2,65 millions d'euros (AE=CP), au global, par rapport à 2020 ; ils excèdent même leur niveau de 2019 ;

- des reports de fonds de concours non consommés en 2020 pourraient venir compléter ces financements ; du fait du décalage évoqué plus haut, il est fréquent que ces fonds arrivent trop tardivement dans l'année pour être consommés (ou bien seules les AE le sont) et doivent être reportés ; la question se pose plus particulièrement en 2020 dans le contexte de crise : à la mi-août 2020, sur les 2 180 000 euros de crédits attendus du FEAMP, le programme n'avait perçu que 43 091 euros, soit 1,98 % de la somme seulement ; il est donc très probable que le solde soit perçu tardivement et reporté.

Les attributions de produits, en revanche – liées pour l'essentiel à l'activité des phares et balises pour le compte des collectivités et, dans une moindre mesure, aux recettes provenant de la vente d'ouvrages et de publications édités par le ministère et de la rémunération de prestations intellectuelles et d'études informatiques – sont susceptibles d'être moindres en 2021 qu'en 2020, compte tenu des circonstances.

**VENTILATION PAR ACTION DES FONDS DE CONCOURS ET ATTRIBUTIONS DE PRODUITS
PRÉVUS ET PERÇUS DEPUIS 2019**

AE = CP

| Actions du programme 205 | 2019 | | 2020 | | 2021 | |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | Prévus | Perçus | Prévus | Perçus | Prévus | Perçus |
| Sécurité et sûreté maritimes | 3 300 000 | 2 863 535 | 3 280 000 | <i>nc</i> | 3 000 000 | <i>nc</i> |
| Gens de mer et enseignement maritime | 0 | 0 | 0 | <i>nc</i> | 0 | <i>nc</i> |
| Flotte de commerce | 0 | 0 | 0 | <i>nc</i> | 0 | <i>nc</i> |
| Action interministérielle de la mer | 3 940 000 | 5 181 208 | 2 500 000 | <i>nc</i> | 5 432 000 | <i>nc</i> |
| Soutien au programme | 200 000 | 5 992 | 200 000 | <i>nc</i> | 200 000 | <i>nc</i> |
| Total | 7 440 000 | 8 050 735 | 5 980 000 | <i>nc</i> | 8 632 000 | <i>nc</i> |

3. Une nouvelle strate en 2021 : les crédits de la relance maritime

Le budget 2021 des affaires maritimes ne saurait toutefois être appréhendé sans les crédits inscrits à la mission *Plan de relance* : 50 millions d’euros sont ainsi fléchés par cette mission vers des dépenses relevant habituellement du champ du programme 205. À la faveur de ces crédits, le budget est en hausse de 28 % par rapport à 2020.

a. Une rallonge de 50 millions d’euros

La mission *Plan de relance* flèche 275 millions d’euros vers les affaires maritimes et les ports. Ces crédits sont inscrits à l’action 6 *Mer* et à l’action 7 *Infrastructures et mobilités vertes* du programme 362 *Écologie*.

Ils se répartissent comme suit :

– 50 millions d’euros, versés par l’action 6, sont destinés au soutien des filières pêche et aquaculture (l’emploi de ces crédits est commenté dans le rapport spécial relatif à la mission *Agriculture*) ;

– 175 millions d’euros, versés par l’action 6, sont destinés au verdissement des ports ;

– 25 millions d’euros, versés par l’action 6, sont destinés au verdissement de la flotte des affaires maritimes ;

– enfin, 25 millions d’euros, versés par la sous-action *Accélération des travaux d’infrastructures de transport* de l’action 7, sont destinés à la modernisation des CROSS (rénovation des bâtiments et achat d’équipements).

Au total, une fois retranchés les crédits destinés aux filières pêche et aquaculture et aux ports, **il subsiste pour les affaires maritimes *stricto sensu* un montant de 50 millions d’euros**, qui permettra d’accélérer la transition écologique et numérique de l’administration des affaires maritimes, *cf. infra*.

Selon le ministère de la mer, le volet maritime du plan de relance n’est cependant pas limité à ce montant, mais représente au total 650 millions d’euros sur les 12 milliards d’euros d’autorisations d’engagement ouvertes sur cette mission, soit plus de 5 % de ces crédits. Outre les 275 millions déjà évoqués, les 375 millions d’euros restant résultent de l’addition de mesures qui ne sont pas estampillées « maritimes » à ce stade, mais pourraient bénéficier au secteur par le biais des fonds abondés et d’appels à projets.

La direction des affaires maritimes a listé ces mesures, reprises dans le tableau ci-dessous, sans s’engager sur les montants ni sur les modalités de mise en œuvre, rappelant qu’il s’agit « d’un objectif et non d’un état de pré-programmation » : ces dispositifs seront gérés par les préfets de région ; il est donc difficile d’anticiper finement la façon dont les crédits seront répartis selon les secteurs.

L'objectif est en tout cas ambitieux : « mener des actions de soutien et de développement de l'économie portuaire, des filières pêches et aquaculture et des industries de la mer [...], renforcer la préservation et la résilience du littoral, promouvoir les métiers de la mer, aider le secteur du tourisme, de la recherche, et mieux diffuser la culture maritime »⁽¹⁾.

CRÉDITS DU PLAN DE RELANCE MOBILISABLES POUR LE MARITIME

| Action | Sous-action | Intérêt pour le ministère de la Mer |
|---|---|---|
| 02 – Biodiversité | Biodiversité dans les territoires | Restauration des milieux marins et littoraux, aires marines protégées, réaménagement des territoires littoraux |
| | Réseaux d'eau | Traitement eaux bassins versants ayant un impact direct sur des enjeux d'aquaculture et de tourisme |
| 03 – Décarbonation de l'industrie | <i>nc</i> | Transformation des industries de la mer |
| 04 – Économie circulaire et circuits courts | Accompagner la réduction de l'utilisation du plastique par le recyclage | Projets liés aux activités en mer comme la pêche |
| 06 - Mer | Pêche et aquaculture | 50 M€ |
| | Verdissement des ports et de la flotte des affaires maritimes | Verdissement des ports (175 M€) Verdissement de la flotte de contrôle et/ou de balisage de l'État (25 M€) |
| 07 – Infrastructures et mobilités vertes | Accélération des travaux d'infrastructures de transport | Modernisation des CROSS (25 M€) |
| 08 – Énergies et technologies vertes | Un soutien au développement de la filière hydrogène vert | Des projets d'application et des pilotes industriels dans le maritime <i>Ex. financement de projets de recherche pour le développement des solutions décarbonées basées sur l'hydrogène pour le maritime</i> |
| Programme 363 Compétitivité | | |
| 01 – Financement des entreprises | <i>nc</i> | Application aux TPE/PME des industries de la mer |
| 02 – Souveraineté technologique et résilience | <i>nc</i> | Transformation des industries de la mer |
| 03 – Plan de soutien à l'export | <i>nc</i> | Industries de la mer |
| 04 – Mise à niveau numérique de l'État | <i>nc</i> | Industries de la mer |
| 05 - Culture | <i>nc</i> | Rénovation du patrimoine des phares |
| Programme 364 Cohésion | | |
| 01 – Sauvegarde de l'emploi | FNE-Formation | Formation aux métiers en tension et aux nouveaux métiers liés à la transition écologique, investissements dans les infrastructures de formation |
| 02 - Jeunes | Orienter et former les jeunes vers les secteurs et les métiers d'avenir | Métiers liés à la transition écologique et au développement des EMR, nouveaux services aux usagers dans les loisirs nautiques |
| | Apprentissage | <i>nc</i> |
| 05 – Recherche | <i>nc</i> | Augmenter les moyens du PPR océan Matériels pédagogiques, mise en réseau des établissements, interface science-société |
| 07 – Cohésion territoriale | Aide au développement d'une offre de tourisme durable | Feuille de route pour le tourisme littoral |

Source : direction des affaires maritimes, octobre 2020.

(1) Communiqué de presse du ministère de la mer, en date du 3 septembre 2020.

b. Un contrôle budgétaire à assurer en exécution

La nouvelle mission budgétaire *Plan de relance* est une création *ad hoc* du projet de loi de finances pour 2021, « dont l'existence est circonscrite dans le temps aux deux seules années 2021 et 2022 »⁽¹⁾.

Selon les rapporteurs de cette mission, MM. Laurent Saint-Martin et Éric Woerth, un autre schéma possible aurait été d'abonder les programmes budgétaires existants en crédits additionnels, quitte à établir un document de politique transversale (DPT) pour offrir une vision globale de l'effort engagé.

Ce n'est cependant pas l'option retenue par le Gouvernement, qui a choisi de créer cette mission pour assurer une visibilité de l'effort consenti par l'État, mais aussi pour sanctuariser les crédits exceptionnels ouverts, éviter leur pérennisation et assurer un suivi étroit du rythme d'exécution⁽²⁾.

Le rapporteur spécial prend acte de ce choix. Il utilisera pleinement les pouvoirs qui lui sont dévolus par l'article 57 de la loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances pour suivre et contrôler l'utilisation des crédits ouverts par cette mission au titre de la relance maritime et portuaire.

En particulier, il s'intéressera à la couverture des autorisations d'engagement par l'ouverture de crédits de paiement en nombre suffisant. En effet, selon le rapport spécial précité, « un écart de 42 millions d'euros en crédits de paiement existe entre les crédits prévus en autorisations d'engagement dans le projet annuel de performances (250 millions d'euros) [à l'action 6 *Mer*] et les crédits de paiement par année jusqu'en 2024 fournis aux rapporteurs spéciaux (208 millions d'euros) »⁽³⁾. Le rapport précise qu'aucun élément d'explication n'a été fourni à ce stade. Le rapporteur spécial interrogera le responsable de programme à ce sujet.

Article 57 de la loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances

Les commissions de l'Assemblée nationale et du Sénat chargées des finances suivent et contrôlent l'exécution des lois de finances et procèdent à l'évaluation de toute question relative aux finances publiques. Cette mission est confiée à leur président, à leur rapporteur général ainsi que, dans leurs domaines d'attributions, à leurs rapporteurs spéciaux et chaque année, pour un objet et une durée déterminés, à un ou plusieurs membres d'une de ces commissions obligatoirement désignés par elle à cet effet. À cet effet, ils procèdent à toutes investigations sur pièces et sur place, et à toutes auditions qu'ils jugent utiles. [...]

(1) *Rapport spécial de MM. Laurent Saint-Martin et Éric Woerth sur les crédits des missions Plan de relance et Plan d'urgence face à la crise sanitaire, 8 octobre 2020, page 19.*

(2) *Ibid.*

(3) *Rapport spécial de MM. Laurent Saint-Martin et Éric Woerth sur les crédits des missions Plan de relance et Plan d'urgence face à la crise sanitaire, 8 octobre 2020, page 51.*

B. LE PLAN DE RELANCE PARACHEVE LA MODERNISATION DES MOYENS

Si les crédits du programme 205 dédiés à la modernisation des moyens nautiques et technologiques de l'administration des affaires maritimes sont prévus en baisse, en 2021, à l'approche de la fin du quinquennat, le plan de relance offre des ressources exceptionnelles qui permettent de parachever cette démarche de renouvellement des équipements. Les CROSS en sont les principaux bénéficiaires.

1. Les CROSS, principaux bénéficiaires du plan de relance

Le dispositif français compte dix centres dédiés à la surveillance de la navigation et au sauvetage en mer, dont cinq centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) en métropole, deux CROSS en outre-mer, 1 centre de coordination de la recherche et du sauvetage maritime (MRCC) à Nouméa et un centre de coordination de la recherche et du sauvetage maritime et aéronautique (JRCC) à Tahiti. En 2021, ces organismes bénéficieront de plus de 25 millions d'euros supplémentaires.

Les CROSS utilisent des équipements performants pour suivre les déplacements des navires dans leur zone de compétence et coordonner l'arrivée des secours en cas de sinistre. Ces équipements doivent faire l'objet d'un maintien en condition opérationnelle (crédits de fonctionnement) et être régulièrement renouvelés et enrichis de nouvelles technologies (crédits d'investissement).

a. Des financements inédits en 2021

Si les crédits de fonctionnement inscrits pour les CROSS au programme 205 sont stables par rapport à 2020, le budget prévu en investissement, lui, décroît, les crédits du plan de modernisation ayant déjà été engagés, comme évoqué plus haut.

Cette baisse est cependant en trompe-l'œil, car les crédits inscrits à la mission *Plan de relance* permettent en réalité **un bond considérable en investissement, avec un budget qui passe de 1,55 million d'euros en 2020 à plus de 26 millions d'euros en 2021.**

Ainsi, 25 millions d'euros de crédits exceptionnels sont inscrits à l'action 7 *Infrastructures et mobilités vertes* pour financer toutes les mesures nécessaires à la modernisation des CROSS qui n'avaient pas pu être intégrées dans le plan de modernisation :

- travaux de rénovation des bâtiments (adaptation, vétusté, thermique...) ;
- dépenses relatives aux radars ;
- dépenses relatives aux systèmes de positionnement des navires (AIS) ;
- intégration d'un module de surveillance de la navigation dans SeaMIS ;

- dépenses relatives aux équipements de transmission radio ;
- dépenses relatives aux groupes électrogènes ;
- mise en capacité de redondance des CROSS (possibilité pour n’importe quel CROSS de reprendre la main sur une opération menée par un autre CROSS en cas de sinistre).

L’investissement nécessaire au renouvellement des équipements radios et radars, ainsi qu’aux systèmes d’information et de communication sera ainsi, cette année, entièrement supporté par le plan de relance.

Le rapporteur spécial se réjouit de cette insertion dans le plan de relance, bien qu’il déplore le caractère illisible de l’inscription de ces crédits à l’action 7 *Infrastructures et mobilités vertes*, censée contenir les crédits destinés à offrir des solutions de mobilité plus respectueuses de l’environnement. La modernisation des CROSS ne s’inscrit pas dans cet objectif.

ÉVOLUTION DU BUDGET DES CROSS DEPUIS 2019

| | LFR 2019 | | PLF 2020 | | PLF 2021 | |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|
| <i>En euros</i> | <i>Consommés</i> | | <i>Demandés</i> | | <i>Demandés</i> | |
| | AE | CP | AE | CP | AE | CP |
| Dépenses de fonctionnement | 6 600 000 | 5 760 000 | 5 100 000 | 5 100 000 | 5 020 000 | 5 300 000 |
| <i>Entretien, maintenance et fonctionnement</i> | | | | | 4 960 000 | 5 240 000 |
| <i>Conventions</i> | | | | | 60 000 | 60 000 |
| Dépenses d’investissement | 1 040 000 | 1 640 000 | 1 550 000 | 1 550 000 | 1 190 000 | 1 250 000 |
| <i>Programmes d’équipements</i> | | | | | | |
| <i>Programmes de systèmes d’information</i> | | | | | | |
| <i>Renforcement des sites de la métropole</i> | | | | | | |
| <i>Renforcement des sites de l’outre-mer</i> | | | | | | |
| Crédits du Plan de relance | | | | | 25 000 000 | nc |
| Total | 7 640 000 | 7 400 000 | 6 650 000 | 6 650 000 | 31 210 000 | 6 860 000 |

Source : commission des finances, à partir des réponses du ministère au questionnaire budgétaire

b. La mise en service achevée du nouveau système d’information SeaMIS

Comme le rapporteur spécial l’avait annoncé dans son rapport sur le projet de loi de finances pour 2020, le logiciel SeaMIS, dédié à la gestion des opérations de sauvetage, a été déployé en 2019 dans tous les CROSS de métropole et d’outre-mer. Sa mise en service opérationnelle s’est déroulée le 24 juin 2019 au CROSS La Garde (83). Les autres CROSS et MRCC ont progressivement migré sur ce système dans le courant du mois de septembre de la même année.

Au total, ce projet aura coûté près de 8 millions d’euros. Il reste encore 3 millions d’euros de CP à consommer pour couvrir les engagements.

FINANCEMENT DU SYSTÈME D'INFORMATION SEAMIS

(en millions d'euros)

| Année | AE | CP | Observations |
|---------------------|------------|------------|---|
| 2016 | 2,52 | 0 | Notification du marché à la société NAVAL GROUP |
| 2017 | 1,2 | 1 | |
| 2018 | 1,2 | 1,5 | |
| 2019 | 0,03 | 1,1 | Mise en service et déploiement dans les CROSS de métropole et d'outre-mer |
| 2020 (prévision) | 2,8 | 1,2 | Signature d'un avenant pour l'intégration de nouveaux connecteurs d'information, contrat de maintien en condition opérationnelle et intégration d'un composant d'intelligence artificielle. |
| Total | 7,7 | 4,8 | |

Source : commission des finances, à partir des réponses du ministère au questionnaire budgétaire

c. Le maintien d'une subvention exceptionnelle pour la SNSM

En 2020, la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), association reconnue d'utilité publique qui intervient dans 50 % des opérations de sauvetage en mer sous l'égide des CROSS, a vu sa subvention atteindre 10,7 millions d'euros, à la faveur d'un amendement du Gouvernement rehaussant de 4,5 millions d'euros les crédits de la mission *Écologie*. Ses crédits ont ainsi triplé depuis 2017.

Cette subvention sera reconduite à ce niveau en 2021, de même que les années suivantes, le temps pour la SNSM de financer son programme d'investissement. Rappelons qu'elle a signé en octobre 2019 avec la société Chantier Naval Couach un contrat de commande portant sur 70 navires, dans le cadre d'un programme de renouvellement portant au total sur 140 navires, pour un budget de 100 millions d'euros, sur dix ans.

Ce soutien de l'État se veut cependant temporaire, le temps pour la SNSM de trouver d'autres sources de financement pérennes, telles que le produit de la taxe sur l'éolien en mer, qui devrait commencer à produire à compter de 2022.

En attendant, l'État ne siège plus au conseil d'administration de l'association, ceci afin de supprimer toute ambiguïté quant à son statut.

Le rapporteur relève qu'un rapport de la Cour des comptes est en cours sur la SNSM. Il sera attentif à ses conclusions.

2. La modernisation de la signalisation maritime

Le dispositif français de signalisation maritime repose sur 6 100 établissements de signalisation maritime (ESM) – phares, feux, bouées, tourelles, amers et espars – que les services locaux des phares et balises (moyens terrestres : véhicules, engins de manutention, outillage) et les agents de l'armement des phares et balises (flotte de 36 navires baliseurs et de vedettes), sont chargés de maintenir en condition opérationnelle et de renouveler.

La modernisation de la signalisation maritime s’effectue progressivement et de manière continue, afin de remplacer des systèmes obsolètes, difficiles voire impossibles à maintenir par des systèmes performants demandant moins d’interventions de maintenance.

Parmi ces opérations de modernisation, on peut citer la mise en place de sources d’énergie solaire pour alimenter les feux, la mise en place de bouées modulaires de nouvelles générations, la mise en place de feux autonomes à led, le déploiement du système d’augmentation de la précision du GPS, le remplacement de cuves à mercure permettant la rotation des optiques des phares par des systèmes moins dangereux pour les agents et l’environnement, la modernisation du système de gestion des sources lumineuses ou encore le développement de la supervision des aides à la navigation.

Par rapport au projet de loi de finances pour 2020, les crédits demandés pour les phares et balises sont en légère baisse de 2,8 millions d’euros en autorisations d’engagement et de plus d’un million d’euros en crédits de paiement.

ÉVOLUTION DU BUDGET DES PHARES ET BALISES DEPUIS 2019

| | LFR 2019 | | PLF 2020 | | PLF 2021 | |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <i>En euros</i> | <i>Consommés</i> | | <i>Demandés</i> | | <i>Demandés</i> | |
| | AE | CP | AE | CP | AE | CP |
| Dépenses de fonctionnement | 13 850 000 | 12 190 000 | 9 270 000 | 8 570 000 | 8 560 000 | 8 560 000 |
| Dépenses d’investissement | 1 730 000 | 3 060 000 | 6 380 000 | 5 640 000 | 4 020 000 | 4 300 000 |
| Dépenses d’intervention | 130 000 | 130 000 | 230 000 | 230 000 | 490 000 | 490 000 |
| Total | 15 710 000 | 15 380 000 | 15 880 000 | 14 440 000 | 13 070 000 | 13 350 000 |

Source : commission des finances, à partir des réponses du ministère au questionnaire budgétaire

Cette baisse concerne essentiellement les dépenses d’investissement. Elle est cependant contrebalancée par l’ouverture de crédits dédiés sur la mission *Plan de relance*. Ainsi, le renouvellement des moyens nautiques de l’armement des phares et balises – consistant au remplacement de 17 unités par 9 navires polyvalents – se poursuivra, non plus sur les crédits du plan de modernisation des affaires maritimes, déjà consommés pour cette mesure, mais sur les crédits du plan de relance.

Sur les 250 millions d’euros d’autorisations d’engagement inscrites à l’action 6 *Mer* du programme *Écologie* de la mission *Plan de relance*, 200 millions d’euros sont destinés au verdissement des ports et de la flotte des affaires maritimes, dont 25 millions d’euros qui seront dédiés à des acquisitions destinées à la signalisation maritime. Ainsi, en 2021, il est prévu l’acquisition d’un baliseur hauturier et d’un navire côtier (baliseur ou vedette), positionnés à Brest.

L'inscription de ces investissements dans le plan de relance doit cependant répondre à des critères « verts » pour respecter l'engagement de départ. La direction des affaires maritimes indique travailler avec les industriels pour « évaluer le niveau d'ambition possible en termes de verdissement de ces navires ».

Outre ces crédits dédiés aux moyens nautiques des missions de signalisation maritime, des crédits du plan de relance pourraient être dédiés au patrimoine des phares, pour des actions de rénovation et de valorisation (action 5 *Culture* du programme *Compétitivité*). À ce stade, cependant, la direction des affaires maritimes indique ne pas être certaine que ces projets puissent être financés sur cette enveloppe.

3. La modernisation du dispositif de contrôle et de surveillance

Pour 2021, les moyens du dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes, dédiés à la police de la pêche et de l'environnement, seront stables en fonctionnement (5,07 millions d'euros contre 5,04 millions d'euros en 2020) et en baisse en investissement en ce qui concerne les autorisations d'engagement (2,04 millions d'euros contre 4,2 millions d'euros en 2020) mais pas en ce qui concerne les crédits de paiement (stables à près de 6 millions d'euros).

Cette tendance à la baisse des autorisations d'engagement correspond à de moindres projets d'investissement. Seul projet significatif en 2021 : des travaux de transformation sur un patrouilleur d'occasion acquis en 2020 et destiné à la zone Manche (1 million d'euros engagé en 2021).

Le maintien de l'enveloppe en crédits de paiement s'explique quant à lui par la réalisation de paiements pour le patrouilleur Méditerranée à hauteur de 3,9 millions d'euros (AE consommées en 2019 et 2020) et par le paiement des travaux destinés au patrouilleur pour la Manche à hauteur d'1 million d'euros.

Si les 25 millions d'euros budgétés sur la mission *Plan de relance* mentionnent le renouvellement de la « flotte de contrôle ou de balisage », il n'est pas précisé si ces crédits financeront aussi des moyens nautiques du dispositif de contrôle et de surveillance.

C. L'ENSM DANS UNE BONNE DYNAMIQUE MALGRÉ UNE BAISSSE DES RESSOURCES PROPRES EN 2020

Le montant de la subvention pour charges de service public prévu en 2021 pour l'École nationale supérieure maritime est identique à celui de 2020, soit 18,2 millions d'euros

Le solde budgétaire fin 2019 s'élevait à 1,5 million d'euros, grâce notamment à une sous-consommation des dépenses de personnel, due au regroupement des services support sur le site du Havre. Les personnels administratifs des sites concernés par le transfert qui n'avaient pas souhaité être mutés au Havre avaient quitté l'école, provoquant une vacance temporaire des postes qu'ils occupaient. La trésorerie s'établissait ainsi à 7,5 millions d'euros fin 2019.

Le solde budgétaire en 2020 devrait, lui, être négatif avec un solde de – 1,7 million d’euros et la trésorerie devrait s’établir à 5 millions d’euros. Cette situation est conjoncturelle. Elle s’explique par une baisse des ressources propres : les recettes de formation continue ont diminué de plus d’un million d’euros en raison de la crise sanitaire et les recettes de la taxe d’apprentissage ont baissé de deux tiers, avec un montant de recouvrement qui est passé de plus de 900 000 euros en 2019 à 150 000 euros en 2020.

Pour autant, l’école poursuit sa modernisation. L’objectif de rationalisation de l’organisation, par le regroupement des services support au Havre, est atteint. On note aussi un développement des partenariats académiques au niveau national (participation de l’ENSM au master spécialisé « cybersécurité » en partenariat avec l’École navale, l’ENSTA Bretagne et l’IMT Atlantique) et international (Instituts maritimes du Québec et de Roumanie). En 2019, l’ENSM a adhéré à la charte ERASMUS +.

Enfin, les armateurs font valoir un fort besoin en jeunes diplômés et souhaiteraient que le budget de l’ENSM soit doublé aux fins d’augmenter les promotions. C’est un signe du dynamisme de l’école.

D. UN SOUTIEN EXCEPTIONNEL AU TRANSPORT DE PASSAGERS

Plus de la moitié des crédits du programme 205 sont dédiés à des aides au secteur de la flotte de commerce. Les crédits de l’action 3 *Soutien à la flotte de commerce* permettent ainsi de compenser auprès des organismes sociaux (ENIM, ACOSS et Unédic), des exonérations de cotisations sociales patronales consenties aux armateurs au titre des marins français qu’ils emploient. Dans le contexte de crise sanitaire, ces dépenses diminuent sous l’effet du recul de l’emploi maritime.

Cependant, les armateurs exploitant des navires à passagers, dont l’activité est très ralentie, demandent une extension temporaire de ce dispositif, avec en sus le remboursement des cotisations versées au titre de la part salariale, en vue d’arriver au salaire net intégral en 2021, et ce bien qu’ils bénéficient déjà des mesures de droit commun mises en place pour soutenir les secteurs en difficulté dans le contexte de crise.

1. Les dépenses de l’action 3 se contractent sous l’effet de la crise

En 2021, le budget de l’action 3 *Soutien à la flotte de commerce*, qui finance un dispositif de retraite complémentaire de la CGMF – ancienne entreprise publique (7,8 millions d’euros) et la compensation aux organismes sociaux d’exonérations de charges consenties aux armateurs (71,7 millions d’euros), sera en légère baisse par rapport aux années précédentes.

| Action 3 – Flotte de commerce | LFI 2017 | | LFI 2018 | | LFI 2019 | | PLR 2019 | | LFI 2020 | | PLF 2021 | |
|--|----------|-------|----------|-------|----------|-------|-----------|-------|----------|-------|----------|-------|
| | Adoptés | | Adoptés | | Adoptés | | Consommés | | Adoptés | | Demandés | |
| | AE | CP | AE | CP | AE | CP | AE | CP | AE | CP | AE | CP |
| Dépenses d'intervention | 83,5 | 83,5 | 81,22 | 81,22 | 81,22 | 81,22 | 82,5 | 82,5 | 81,12 | 81,12 | 79,51 | 79,51 |
| <i>Transferts aux entreprises</i> | 51,06 | 51,06 | 50,82 | 50,82 | 50,64 | 50,64 | 68,47 | 68,47 | 50,54 | 50,54 | 51,1 | 51,1 |
| <i>Transferts aux autres collectivités</i> | 32,43 | 32,43 | 30,4 | 30,40 | 30,58 | 30,58 | 14,03 | 14,03 | 30,58 | 30,58 | 28,41 | 28,41 |
| Total des dépenses | 83,5 | 83,5 | 81,22 | 81,22 | 81,22 | 81,22 | 82,51 | 82,51 | 81,12 | 81,12 | 79,51 | 79,51 |

Cette baisse résulte de deux facteurs tendanciels : tout d'abord, la diminution de la budgétisation destinée aux compléments retraite et rentes d'accident du travail de la CGMF, s'agissant d'un régime d'extinction (– 1 million d'euros) ; ensuite, les impacts de la crise sanitaire sur le niveau des exonérations de charges à couvrir en 2021 auprès des régimes (le recul anticipé de l'emploi maritime saisonnier).

Au titre de l'article L. 5553-11 du code des transports, modifié par l'article 8 de la loi n° 2018-1203 du 22 décembre 2018, les entreprises d'armement maritime sont exonérées des cotisations et contributions patronales dues au titre de la couverture des risques sociaux pour les salariés, affectés au régime spécial des marins, qu'elles emploient à bord de navires de commerce battant pavillon français ou d'un autre État membre de l'UE affectés à des activités de transport maritime soumises à une concurrence internationale.

Ces exonérations donnent lieu au versement par l'État d'une compensation aux organismes sociaux (l'ENIM pour les risques vieillesse et maladie ; l'ACOSS et l'UNEDIC pour les risques chômage et famille), budgétée à l'action 3 *Soutien à la flotte de commerce*.

L'extension du dispositif aux autres pavillons de l'UE a été réalisée par l'article 8 de la loi n° 2018-1203 du 22 décembre 2018 de financement de la sécurité sociale pour 2019, afin d'assurer sa conformité à la réglementation européenne sur les aides d'État. Le nombre de navires exonérés battant pavillon communautaire est de 12 navires au cours de l'année 2019, dont 11 navires d'assistance offshore et un navire pétrolier. Le montant de compensation correspondant est de 22 773 euros pour l'ENIM en 2020. Cette extension a donc un impact marginal sur le montant du dispositif en 2019 et 2020.

En outre, compte tenu de la possibilité de recours des entreprises du secteur au dispositif d'activité partielle de longue durée, et compte tenu du recul de l'emploi maritime (notamment l'emploi saisonnier), les exonérations sont susceptibles de porter sur de moindres montants en 2021, comme en 2020. Dès lors, les compensations sont prévues en baisse l'année prochaine.

Pour l'année 2020, il n'est pas évident de chiffrer de manière exhaustive les économies réalisées à raison de la crise. En effet, les organismes sociaux facturent des compensations d'exonérations de charges selon des calendriers différents, avec souvent des régularisations définitives pour l'exercice N qui interviennent en N+1. De son côté, l'ENIM projette cependant une réalisation 2020 à 34,8 millions d'euros en 2020 contre un résultat définitif de 42,6 millions d'euros en 2019.

Selon les projections de la direction des affaires maritimes, si cette tendance est partagée par les autres organismes sociaux, **le recul en dépenses pourrait être de 18 % en 2020, soit un reliquat de 12,3 millions d'euros en fin d'année** par rapport à la programmation.

2. Le transport maritime de passagers dans l'attente d'un soutien supplémentaire

Du 30 mars jusqu'au 10 juillet 2020, dans le contexte de la crise sanitaire, le transport maritime de croisière, de même que le transport de passagers à bord de ferries avec hébergement, ont été interdits⁽¹⁾. La croisière a ensuite été temporairement autorisée dans la limite de 250 passagers, avant que l'interdiction ne soit réaffirmée avec la mise en place du second confinement⁽²⁾.

Si le secteur des navires à passagers est éligible au dispositif permanent d'exonération de charges précité, ainsi qu'aux mesures de droit commun mises en place pour soutenir les secteurs en difficulté, il doit avoir besoin d'une aide exceptionnelle supplémentaire pour surmonter la crise.

a. Des mesures exceptionnelles de droit commun soutiennent le secteur

i. La mise en position d'activité partielle

Le secteur de la flotte de commerce a pu, comme les autres secteurs, bénéficier du dispositif de chômage partiel prévu à l'article L. 5122-1 du code du travail. Le décret n° 2020-325 du 25 mars 2020 a fixé à 70 % de la rémunération horaire brute (84 % du salaire net), dans la limite de 4,5 SMIC, le taux de l'allocation d'activité partielle versée à l'employeur pour chaque salarié⁽³⁾, reversée ensuite au salarié sous forme d'indemnité. Des crédits, à hauteur de 5,5 milliards d'euros, ont été ouverts par la loi n° 2020-289 du 23 mars 2020 de finances rectificative pour la prise en charge de ce dispositif. S'y sont ajoutés 20,5 milliards d'euros ouverts par la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020.

(1) Article 1^{er} du décret n° 2020-370 du 30 mars 2020 complétant le décret n° 2020-293 du 23 mars 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire et article 3 du décret n° 2020-545 du 11 mai 2020.

(2) Article 6 du décret n° 2020-1310 du 29 octobre 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire.

(3) Dispositions prévues à l'article D. 5122-13 du code du travail, tel que modifié par le 8° du I de l'article 1^{er} du décret n° 2020-325 du 25 mars 2020 relatif à l'activité partielle.

Le décret n° 2020-810 du 29 juin 2020 a modulé le taux horaire de l'allocation d'activité partielle pour ce qui concerne les balades touristiques en mer et est en cours de modification pour intégrer le transport maritime et côtier de passagers et les services auxiliaires de transport par eau.

Les acteurs du maritime peuvent aussi bénéficier du dispositif d'activité partielle de longue durée, mis en place par l'article 53 de la loi n° 2020-734 du 17 juin 2020.

ii. Le fonds de solidarité

Les armateurs en difficulté peuvent aussi bénéficier du fonds de solidarité, créé par l'ordonnance n° 2020-317 du 25 mars 2020 et doté de plus de 8 milliards d'euros.

Le décret n° 2020-371 du 30 mars 2020, qui définit les conditions d'éligibilité et d'attribution des aides, ainsi que les montants et les conditions de fonctionnement, mentionne bien le transport maritime et côtier de passagers (annexe 1) et les services auxiliaires de transport par eau (annexe 2) parmi les secteurs éligibles.

iii. Le prêt garanti par l'État

Les entreprises du maritime peuvent aussi se voir accorder un prêt garanti par l'État.

L'article 6 de la loi n° 2020-289 du 23 mars 2020 de finances rectificative pour 2020 (LFR-1) dispose que la garantie de l'État peut être accordée aux prêts consentis par les établissements de crédits et les sociétés de financement ou par des prêteurs mentionnés à l'article L. 548-1 du code monétaire et financier, à compter du 16 mars 2020 et jusqu'au 31 décembre 2020 inclus, à des entreprises immatriculées en France autres que des établissements de crédit ou des sociétés de financement.

Ce prêt garanti par l'État (PGE) peut être souscrit par les entreprises auprès de leur établissement bancaire habituel ou de plateformes de prêt. L'établissement de crédit Bpifrance est chargé par l'État d'assurer le suivi des encours de ces prêts.

L'article 5 de l'arrêté du 23 mars 2020 accordant la garantie de l'État aux établissements de crédits et sociétés de financement en application de l'article 6 de la loi précitée dispose que le montant du prêt garanti ne peut excéder 25 % du chiffre d'affaires constaté en 2019 voire, par exception, pour certaines entreprises, les trois meilleurs mois de chiffre d'affaires 2019 constatés. Cette exception a été introduite par arrêté du 13 juillet 2020. Les entreprises concernées sont celles dont l'activité est saisonnière. Elles sont listées en annexe et comprennent les activités de transport maritime et côtier de passagers. C'est le PGE dit « saison ».

À la connaissance du rapporteur spécial, l'entreprise CMA-CGM s'est vu accorder en mai 2020 un prêt garanti de 1,05 milliard d'euros. Brittany Ferries en a également bénéficié à hauteur de 117 millions d'euros.

iv. Un dispositif temporaire d'exonération de charges

Si les armateurs bénéficient à titre permanent d'exonérations de charges sociales au titre des marins qu'ils emploient (cf. 2), ce dispositif ne concerne pas leur personnel sédentaire.

Toutefois, ils ont pu bénéficier pour ces personnels du dispositif exceptionnel d'exonération mis en place par l'article 65 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020.

Le transport maritime n'est pas explicitement cité dans cet article, au contraire du transport aérien, et ce malgré l'amendement présenté par le rapporteur spécial à la loi précitée.

Cependant, comme le Gouvernement s'y était engagé en séance publique, l'annexe « S1 » à laquelle renvoie le décret pris pour application de cet article cite désormais explicitement les activités de transport maritime et côtier de passagers, et l'annexe « S2 » les services auxiliaires de transport par eau ⁽¹⁾.

Dès lors, en application de l'article 65 précité, les employeurs de moins de 250 salariés qui exercent leur activité principale dans le secteur du transport maritime et côtier de passagers, ainsi que dans les services auxiliaires de transport par eau (dans ce second cas, uniquement s'ils ont subi une très forte baisse de chiffre d'affaires), peuvent bénéficier d'une exonération totale des cotisations et contributions sociales au titre de la période d'emploi comprise entre le 1^{er} février 2020 et le 31 mai 2020, pour tous leurs personnels, y compris les sédentaires.

b. Les armateurs exploitant des navires à passagers demandent à bénéficier temporairement du salaire net intégral

Comme l'évoquait le rapport d'Arnaud Leroy sur la compétitivité des transports et services maritimes français en octobre 2013, le dispositif français d'exonérations de cotisations et contributions sociales au bénéfice des armateurs reste timide par rapport au véritable *netwage* en vigueur ailleurs dans l'Union européenne.

Ainsi, si le dispositif français n'exonère l'armateur que du paiement de la part patronale de ces cotisations, certains dispositifs étrangers y ajoutent le non recouvrement de la part salariale, grâce auquel ne pèse sur l'armateur que le coût du salaire net des marins : « quand le salarié touche 75 net de cotisation et d'impôt,

(1) Ces listes S1 et S2 figurent en annexe du décret n° 2020-371 du 30 mars 2020, annexes auxquelles renvoie l'article 1^{er} du décret n° 2020-1103 du 1^{er} septembre 2020 pris pour application de l'article 65 de la loi n° 2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020. Ces annexes ont été modifiées par le décret n° 2020-1048 du 14 août 2020.

le coût pour l'employeur est de 75 »⁽¹⁾. En outre, certains États remboursent à l'armateur l'impôt sur le revenu des personnes physiques versé par les marins qu'il emploie.

L'objectif de ce dispositif est de permettre le maintien et le développement de l'emploi national. Dans le contexte de crise, il peut aussi soutenir la santé financière d'armateurs qui emploient déjà une majorité de marins français mais sont en difficulté, avec un risque pour l'emploi.

Interpellé par de nombreux parlementaires sur la difficulté de l'entreprise Brittany Ferries – particulièrement affectée par la crise – et d'autres compagnies de ferries, le Premier ministre a annoncé lors de la séance de questions au Gouvernement du mardi 15 septembre dernier le remboursement à l'ensemble de ces compagnies des cotisations versées au titre de la part salariale, au titre de l'année 2021.

**Extrait du compte rendu de la séance de questions au Gouvernement
du mardi 15 septembre 2020**

M. Jean Castex, *Premier ministre*. Concernant le long terme, Bruno Le Maire et moi avons saisi le Comité interministériel de restructuration industrielle – CIRI – pour prendre des mesures structurelles. Nous en discutons encore, mais d'ores et déjà, pour passer ce cap extrêmement difficile, nous avons décidé de rembourser l'intégralité des cotisations salariales, comme le demandent les professionnels de Brittany Ferries, pour l'exercice 2021. Cela représente un engagement de l'ordre de 15 millions pour cette seule compagnie, et un montant équivalent, nous sommes en train de l'affiner, pour les autres.

Aucune mesure ne figurant dans le projet de loi de finances initiale pour 2021, le rapporteur spécial avait déposé en commission des finances, saisie pour avis, un amendement au projet de loi de financement de la Sécurité sociale⁽²⁾, afin de concrétiser cette annonce par un dispositif de non recouvrement des cotisations, au profit des armateurs. La rapporteure pour avis avait alors annoncé que la mesure figurerait dans le projet de loi de finances rectificative de fin d'année.

De fait, ce projet de loi, déposé le mercredi 4 novembre, ouvre bien 19,2 millions d'euros d'autorisations d'engagement et de crédits de paiement à cette fin.

Le dispositif retenu par le Gouvernement ne consiste pas en une absence de recouvrement des cotisations, mais prendra la forme d'un remboursement aux armateurs des cotisations et contributions versées au titre de la part salariale pour l'année 2021.

(1) Page 45 du rapport Leroy.

(2) Annexe I du présent rapport.

Les contours de ce dispositif seront précisés par un décret actuellement en préparation. Il devrait être institué au seul bénéfice des employeurs de marins à bord de navires à passagers effectuant des liaisons internationales – hors navires de croisière et navires exploités dans le cadre de contrats de délégation de service public – et sous réserve qu'ils soient bénéficiaires des exonérations de charges permanentes prévues à l'article L. 5553-11 du code des transports.

Ainsi, les armateurs pourront ne s'acquitter, en 2021, que du salaire net de toutes cotisations, ce qui sera d'un grand soutien pour ces entreprises fragilisées par la crise, qui par ailleurs emploient très majoritairement des marins français, comme le montrent les chiffres répertoriés dans le tableau ci-dessous.

| Compagnie | Nombre de marins FR / Nombre total de marins (Mai 2020) |
|------------------|---|
| Brittany Ferries | 1 700 / 1 720 |
| Corsica Linea | 638 / 638 |
| DFDS | 900 / 900 |
| La Méridionale | 400 / 400 |
| Ponant | 900 / 2 000 |

Source : Armateurs de France, à partir de données fournies pendant la crise sanitaire.

Le montant ouvert en loi de finances rectificative n'atteint pas les 30 millions d'euros promis mais pourra être complété par le reliquat de crédits de l'action 3 non consommés en 2020 (61 millions d'euros devraient être consommés d'ici la fin de l'année, contre un budget de 72,3 millions d'euros, selon les prévisions de la direction des affaires maritimes, soit un reliquat de 12,3 millions d'euros).

Le rapporteur spécial salue la concrétisation de cette annonce mais dénonce l'inscription de ces crédits dans le projet de loi de finances rectificative de fin d'année, alors qu'ils n'ont pas vocation à être consommés en 2020 mais obligatoirement en 2021, s'agissant du remboursement de dépenses qui interviendront l'année prochaine. Ce choix lui semble contraire au principe de sincérité budgétaire puisque l'on sait déjà que ces crédits seront reportés en 2021. Il aurait été plus sincère de les inscrire dans le projet de loi de finances initiale pour 2021.

Le rapporteur spécial soulignera cette anomalie dans le cadre de l'examen du quatrième projet de loi de finances rectificative. Il présentera aussi un amendement en séance publique, dans le cadre de l'examen de la mission *Écologie*, afin d'inscrire ces crédits dans le projet de loi de finances pour 2021 ⁽¹⁾.

(1) Annexe II du présent rapport.

E. DES DÉPENSES DE SOUTIEN EN HAUSSE POUR REMÉDIER AUX SUREXÉCUTIONS CHRONIQUES

Les crédits de l'action 5 *Soutien au programme* couvrent le fonctionnement courant (fluides, formation des agents, frais de mission...) et immobilier des services déconcentrés des affaires maritimes (directions interrégionales de la mer dans l'Hexagone et directions de la mer outre-mer) et de l'administration centrale.

Dans son rapport spécial publié en mai 2020, le rapporteur avait alerté sur la surexécution chronique de ces crédits, et appelé à les revoir à la hausse ⁽¹⁾. Il salue donc l'augmentation observée en 2021, de 18,5 % en AE et de 20 % en CP.

Même si les services ont fortement réduit certaines dépenses générales ces dernières années (bureautique – 25 %, location de véhicules – 10 %, frais de changement de résidence – 6 %), d'autres postes ont augmenté (frais de missions et transport collectif + 5 %, frais de restauration + 0,5 %), malgré une recherche permanente d'efficience par la mutualisation locale, les contrats nationaux, ou par le recours aux centrales d'achat, rendant nécessaire cet ajustement.

Le ministère souligne que les enjeux environnementaux croissants sur le champ des affaires maritimes appellent à plus de contrôles, études et négociations et donc à des déplacements plus nombreux, notamment à l'international. En outre, la volonté du ministère de développer le télétravail dans les services engendre de nouvelles dépenses d'équipement. Enfin, des dépenses transversales à tout le programme sont volontiers imputées sur cette action, faute d'action plus pertinente.

Pour 2020, le rapporteur spécial s'attend à une nouvelle surexécution des crédits. En effet, tandis que la budgétisation était encore inférieure en loi de finances initiale à la budgétisation 2019, la consommation au 30 septembre 2020 (5,98 millions d'euros en AE et 5,3 millions d'euros en CP) est très proche de ce qu'elle était au 30 septembre 2019 (5,9 millions d'euros en AE et 5,2 millions d'euros en CP). On n'observe d'ailleurs pas de hausse des consommations liée à la crise sanitaire (achat de masques, gels...), puisqu'elle est pour le moment compensée par la réalisation d'économies sur d'autres postes de dépense.

Le rapporteur restera donc attentif à l'exécution de ce budget, en 2020, mais aussi en 2021 puisque, malgré la hausse, il reste inférieur à la consommation 2019, même une fois retranchée l'indemnisation exceptionnelle de 1,1 million d'euros versée aux familles des victimes de l'accident de la SNSM survenu cette année-là.

(1) *Recommandation page 18.*

ÉVOLUTION DU BUDGET DE L'ACTION 5 DEPUIS 2019

| | PLF 2019 | | LFR 2019 | | PLF 2020 | | PLF 2021 | |
|-----------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <i>En euros</i> | <i>Demandés</i> | | <i>Consommés</i> | | <i>Demandés</i> | | <i>Demandés</i> | |
| | AE | CP | AE | CP | AE | CP | AE | CP |
| Dépenses de fonctionnement | 6 551 480 | 6 431 480 | 7 857 540 | 7 467 194 | 6 120 891 | 6 121 913 | 6 731 179 | 6 825 291 |
| Dépenses d'investissement | 50 000 | 50 000 | 260 607 | 284 502 | 20 000 | 20 000 | 545 981 | 545 501 |
| Dépenses d'intervention | 0 | 0 | 1 122 296 | 1 122 296 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 6 601 480 | 6 481 480 | 9 240 442 | 8 873 992 | 6 140 891 | 6 141 913 | 7 277 160 | 7 370 792 |

Source : commission des finances, à partir des PAP et RAP de la mission Écologie.

III. L'ACTION 43 PORTS DANS LE PROGRAMME 203

Les crédits consacrés aux ports par l'action 43 *Ports* du programme 203 *Infrastructures et services de transport* de la mission *Écologie* bénéficient de deux voies de financement : le budget général de l'État pour les crédits relatifs à l'entretien et au fonctionnement des ports ainsi qu'aux dispositifs de prise en compte de la pénibilité portuaire, et les fonds de concours de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) pour les investissements.

En 2021, les crédits budgétaires atteignent 100 millions d'euros, en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement : un chiffre stable par rapport à 2020.

Quant aux crédits ouverts par voie de fonds de concours, ils sont prévus en hausse de plus de 11 millions d'euros en AE en 2021 (+ 35 %), même si le budget de l'AFITF ne sera définitivement arrêté qu'en fin d'année 2020.

À cette hausse importante s'ajoute une enveloppe exceptionnelle de 175 millions d'euros versée par l'action 6 *Mer* du programme 362 *Écologie* de la mission *Plan de relance*. Les crédits dédiés à l'investissement portuaire atteignent ainsi près de 219 millions d'euros en 2021, un montant inédit par rapport à l'enveloppe habituelle de 40 millions d'euros en moyenne.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DE L'ACTION 43 PORTS

(en millions d'euros, hors FDC et ADP)

| Programme 203 – Infrastructures et services de transport | LFI 2020 | | PLF 2021 | | Évolution des crédits LFI 2020/ PLF 2021 | |
|---|-----------------|-------|------------------|-------|---|---------|
| | Crédits adoptés | | Crédits demandés | | Évolution en % | |
| | AE | CP | AE | CP | AE | CP |
| Subventions aux grands ports maritimes / Entretien des ports et des capitaineries | 93 | 93 | 93 | 93 | 0 % | 0 % |
| Soutien et contrôle du transport maritime / Pénibilité métiers portuaires | 7,1 | 7,1 | 6,9 | 6,9 | – 2,8 % | – 2,8 % |
| Fonds de concours de l'AFITF | 32,4 | 43,6 | 43,8 | 42,8 | + 35,2 % | – 1,8 % |
| Total hors plan de relance | 132,5 | 143,7 | 143,7 | 142,7 | + 8,4 % | – 0,7 % |
| Crédits de relance, inscrits à l'action 6 Mer du programme 362 de la mission Plan de relance | – | – | 175 | nc | – | – |
| Total avec plan de relance | – | – | 318,7 | nc | – | – |

Source : commission des finances, à partir des réponses du ministère au questionnaire budgétaire.

A. UN SOUTIEN INÉDIT AU VERDISSEMENT DES PORTS EN 2021

En 2021, les crédits destinés à l'investissement dans les projets de développement des grands ports maritimes atteindront près de 219 millions d'euros, dont 175 millions d'euros spécifiquement dédiés au verdissement des ports. Les crédits AFITF rattachés à l'action 43 *Ports* – en hausse l'année prochaine – pourront aussi financer des projets au service de cet objectif.

Cet engagement inédit donne corps à la nouvelle stratégie nationale portuaire, qui fait de la transition écologique un axe fort.

1. Un axe fort de la nouvelle stratégie nationale portuaire

La stratégie nationale portuaire, dont la présentation officielle est attendue lors du prochain comité interministériel de la mer, fait de la transition écologique des ports un axe fort.

a. Les ports, « hubs » de la transition écologique

La stratégie nationale portuaire et logistique a pour ambition de doter la France d'une véritable offre portuaire performante et durable afin de conquérir de nouvelles parts de marché, tout en s'inscrivant dans la transition écologique et numérique.

Par une approche client et une logique d'axe portuaire et logistique, elle vise à ce que les principaux ports de commerce soient pleinement au service de la stratégie industrielle de la France et des territoires en s'inscrivant au cœur des flux économiques et logistiques mondiaux.

La stratégie nationale portuaire est issue de plusieurs réunions de travail qui ont été organisées en 2019 avec les parties prenantes concernées (acteurs institutionnels, économiques, opérateurs de transport, autorités portuaires...) autour de plusieurs thématiques portuaires (compétitivité, transition écologique, gouvernance...). 230 acteurs ont été mobilisés au sein de 21 ateliers de travail.

Un travail de synthèse a permis de bâtir 4 grandes ambitions déclinées en 27 objectifs stratégiques.

Les 4 ambitions sont les suivantes :

- les ports, maillons de la chaîne logistique ;
- les ports, outils de développement économique ;
- les ports, hubs de la transition écologique ;
- les ports, moteurs de l'innovation et de la transition numérique.

La stratégie nationale portuaire doit ainsi permettre de relever les défis suivants :

- porter à 80 % la part du fret à destination/en provenance de la France qui est manutentionnée dans les ports Français à horizon 2050 (60 % actuellement) soit un doublement du trafic actuel ;
- doubler le nombre d'emplois directs et induits liés à l'activité portuaire à horizon 2050 ;
- doubler la part des modes de transport massifiés, notamment par la voie d'eau, à horizon 2050 ;
- contribuer à l'atteinte des objectifs de neutralité carbone des transports à horizon 2050 par la mise en œuvre au niveau de l'ensemble des autorités portuaires d'un plan de transition écologique ;
- accélérer la fluidification du passage portuaire par la dématérialisation totale des formalités déclaratives liées au passage des navires et des marchandises dans les ports à horizon 2025.

Un comité stratégique portuaire sera en charge du pilotage et du suivi de la stratégie nationale portuaire et logistique. Sa composition et son périmètre sont en cours de définition.

Compte tenu de la crise sanitaire survenue au printemps, la présentation officielle de la stratégie nationale portuaire a été repoussée à l'automne 2020. Elle devrait intervenir, selon le ministère, dans le cadre du comité interministériel de la mer, prévu le vendredi 20 novembre 2020.

Plusieurs actions seront toutefois mises en œuvre avant le début de l'année 2021 : un observatoire de la performance portuaire et des chaînes logistiques et la mise en place d'une communauté de la recherche portuaire.

b. Un objectif décliné dans les projets stratégiques

Les projets stratégiques en cours de renouvellement sont conçus pour décliner la nouvelle stratégie nationale. S'ils ne sont pas tous arrêtés, les premières ébauches traduisent bien le tournant écologique pris par les grands ports maritimes.

Compte tenu de la crise sanitaire, les grands ports maritimes avaient suspendu leurs processus de redéfinition de ces documents. Toutefois, avant le second confinement, la situation était en voie de normalisation après un second trimestre très affecté (recul du trafic de 50 % au Havre, de 30 % à Marseille), avec des pertes limitées à 10 %. On se rapproche du scénario médian que l'Union des ports de France avait évoqué au printemps.

Les grands ports devraient donc reprendre leur processus d'élaboration des projets stratégiques.

2. Des crédits AFITF en hausse de plus 35 %

Les fonds de concours de l'AFITF pour les investissements portuaires sont estimés à 43,8 millions d'euros en AE en 2021 (contre 32,4 millions d'euros en 2020). C'est une hausse significative de plus de 11 millions d'euros. Selon le ministère, elle devrait en outre bénéficier à des projets portuaires non-inscrits dans les CPER⁽¹⁾, susceptibles de recouper les projets « quais zéro fumée » évoqués ci-dessous. Ceci porterait le financement de ces projets à 67 millions d'euros.

Sans compter que les crédits ouverts par cette voie en 2020 ne devraient pas être entièrement consommés. Si l'AFITF les a bien mis à disposition dès le début de l'année 2020, avant la crise sanitaire, les grands ports maritimes ont transmis moins de demandes de subventions que sur la même période en 2019. L'activité des grands ports maritimes a été en effet priorisée sur la continuité du service en soutien aux mesures de confinement (alimentation, fourniture d'énergie notamment) conformément à leurs plans de continuité d'activité. L'activité administrative et d'ingénierie a été ralentie durant la crise sanitaire.

Ainsi, un recul des demandes de paiement à hauteur de 17 % de la part des grands ports maritimes a été constaté fin août 2020 par rapport à la même période sur l'année 2019. Ces crédits sont, dès lors, susceptibles d'être reportés sur 2021.

(1) Réponse à la question 80 du questionnaire budgétaire.

Le rapporteur spécial suivra avec attention la consommation de ces crédits AFITF, tant ceux ouverts au titre de l'action 43 *Ports* que ceux ouverts au titre du plan de relance.

3. La relance portuaire par le verdissement des ports

L'action *Mer* du programme *Écologie* de la mission *Plan de relance* prévoit 175 millions d'euros pour le verdissement des grands ports maritimes.

a. Les modalités de consommation des crédits

Selon le rapport spécial sur la mission *Plan de relance*, cette enveloppe destinée à l'investissement portuaire sera versée sous la forme de fonds de concours par l'Agence de financement des infrastructures de transports (AFITF). Elle viendra donc s'ajouter au financement déjà prévu pour le portuaire en 2021.

Deux types de projets seront financés :

– des projets déjà inscrits dans les contrats de plan État-région (CPER), parmi ceux qui n'ont pas encore été financés et qui participent au verdissement portuaire, à hauteur de 119 millions d'euros ;

– des projets *ad hoc*, labellisés « quais zéro fumée », à hauteur de 56 millions d'euros. Le mode de sélection de ces projets n'est pas connu à ce jour.

b. Les projets éligibles

Le ministère travaille actuellement à l'élaboration d'une liste des projets portuaires qui pourraient être concernés par ce financement, au titre des CPER comme au titre des projets « quais zéro fumée ».

Si cette liste n'est pas encore arrêtée, elle pourrait porter sur une cinquantaine de projets, pour un montant total, tous financeurs confondus, de 500 millions d'euros (dont l'État pour 175 millions d'euros).

Les projets susceptibles d'être financés concerneraient l'électrification des quais pour l'alimentation des navires, le renouvellement de l'éclairage portuaire, le renouvellement de la flotte de véhicules, la rénovation des bâtiments, des travaux destinés à favoriser le report modal vers le ferroviaire et le fluvial pour la desserte de l'*hinterland*, ou encore toute installation d'énergie renouvelable.

Pour le rapporteur spécial, cette mesure va dans le bon sens, et il veillera tout particulièrement à ce que ces crédits financent bien des projets « verts », avec une répartition équilibrée des crédits entre les grands ports maritimes, entre la métropole et l'outre-mer.

B. UN MODÈLE À PARFAIRE POUR L'ÉLECTRICITÉ DE QUAI

La possibilité pour les navires de se brancher sur le réseau électrique lorsqu'ils stationnent à quai dans les ports est un élément clé de la transition énergétique portuaire.

1. Les avancées déjà obtenues

a. La clarification du statut dans la LOM

Le rapporteur spécial avait fait adopter un amendement au projet de loi d'orientation des mobilités, clarifiant le statut des ports lorsqu'ils fournissent de l'électricité aux bateaux à quai.

Les grands ports maritimes et les exploitants de terminaux sont désormais considérés comme prestataires de service lorsqu'ils assurent l'électricité à quai des navires, et non comme fournisseurs. Les qualifier de fournisseurs les contraignait en effet à donner au consommateur la possibilité de choisir entre plusieurs fournisseurs d'électricité ⁽¹⁾.

b. La validation du tarif réduit de TICFE

Le rapporteur spécial avait fait également adopter en loi de finances initiale pour 2020 un amendement modifiant l'article 266 *quinquies* C du code des douanes, afin d'appliquer aux armateurs consommant de l'électricité de quai le tarif réduit de taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE), à 0,50 euro/mégawattheure (au lieu de 22,50 euros/mégawattheure), soit le même tarif que celui dont bénéficient d'autres mobilités douces (train, métro, tramway...) ⁽²⁾. Il s'agissait de les inciter à consommer de l'électricité de quai plutôt qu'à produire leur propre électricité à base de fioul pendant les escales.

Ce dispositif devait être validé par la Commission européenne. Cette validation a été officiellement donnée le 29 octobre dernier. La direction des services de transport travaille désormais avec la direction de la législation fiscale afin de rédiger une circulaire qui permettra l'entrée en vigueur de ce tarif réduit au 1^{er} janvier 2021.

2. Des avancées à poursuivre

a. La négociation de l'abonnement Enedis

Si la baisse du tarif de TICFE a permis de réduire le coût de l'électricité délivrée aux navires, à quai, par les grands ports et les exploitants de terminaux, il reste que le coût du raccordement du réseau portuaire au réseau national reste très élevé. En effet, les prises à quai nécessitent de gros appels de puissance pour le branchement potentiel des bateaux de croisière. Le coût de l'abonnement Enedis est répercuté dans le tarif de l'électricité délivrée et reste donc un frein.

(1) Cf. rapport spécial de juin 2019, page 35

(2) Cf. rapport spécial d'octobre 2019, page 19

Le ministère, alerté par le rapporteur spécial, entend prendre contact avec Enédis afin d'envisager des solutions.

Ce point est d'autant plus important que le coût de raccordement ne saurait être couvert par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (TURPE), payé par les consommateurs finaux, contrairement à ce qui avait été envisagé par le rapporteur spécial et proposé par amendement dans le cadre de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités. En effet, la réglementation européenne sur les aides d'État semble y faire obstacle selon la DGEC.

b. La construction de postes haute tension, cf. plan de relance

Enfin, les grands ports doivent continuer de s'équiper, notamment en points d'alimentation électrique d'une puissance supérieure à 1 MW, ce qui nécessite la construction d'installations électriques haute tension avec postes de transformation de puissance suffisante pour alimenter plusieurs navires. Une aide à l'investissement est pour cela nécessaire, ce que la convention citoyenne sur le climat avait identifié.

Le ministère confirme que les 175 millions d'euros dévolus par le plan de relance au verdissement des ports pourront financer des projets d'investissement de ce type. Plusieurs projets ont d'ailleurs déjà été identifiés comme finançables dans ce cadre.

C. UNE FISCALITÉ À PRÉCISER POUR SOUTENIR LA COMPÉTITIVITÉ

Pour que les grands ports maritimes puissent aussi investir, être acteurs de leur développement, ils ont besoin de visibilité en matière fiscale. Or, si les règles relatives à leur assujettissement à l'impôt sur les sociétés ont été précisées, ils n'y voient toujours pas clair en matière de taxe foncière. Outre ce besoin de clarification, il semble nécessaire de réduire la pression fiscale sur les ports en mettant en place un régime d'aménagement de la fiscalité dans certaines zones, pour certaines entreprises.

1. Clarifier la méthode de calcul de la taxe foncière due au titre des quais et terre-pleins

Depuis une décision du Conseil d'État en date du 2 juillet 2014, les grands ports maritimes ne peuvent plus bénéficier des exonérations de taxe foncière dont bénéficiaient auparavant les ports autonomes et les chambres de commerce concessionnaires de ports maritimes (en vertu de décisions ministérielles prises en août 1942).

Pour préserver la capacité d'autofinancement de ces établissements publics à caractère industriel et commercial, des mesures ont été prises afin d'exonérer de cette taxe certaines de leurs propriétés bâties et non bâties, lorsqu'elles sont affectées à un service public ou d'utilité générale et non productrices de revenus

(2° de l'article 1382 et 3° de l'article 1394 du code général des impôts). En outre, l'article 1388 *septies* du même code dispose que le transfert cadastral des propriétés immobilières du domaine de l'État vers les grands ports maritimes donne droit à un abattement dégressif sur cinq ans (100 % les deux premières années, 75 % la troisième année, 50 % la quatrième année et à 25 % la cinquième année.

Ces mesures devaient être complétées par deux dispositions annoncées lors des comités interministériels de la mer de 2018 et 2019 :

– l'établissement d'une liste précise des types de biens immobiliers non producteurs de revenus exonérés de taxe foncière dans les grands ports maritimes : cette promesse a été tenue, avec la publication de deux bulletins officiels des finances publiques (BOFIP) portant respectivement sur le bâti et le non bâti dans les ports ;

– l'établissement d'une méthode d'évaluation forfaitaire de la valeur locative des quais et terre-pleins attenants – biens immobiliers des grands ports maritimes soumis à taxation – afin de garantir la plus grande prévisibilité dans le temps de cette taxe pour l'ensemble des ports.

Sur ce dernier point, le Gouvernement tarde à agir. Les discussions engagées entre la direction des services de transport et la direction de la législation fiscale n'ont, à ce jour, pas abouti.

Aussi, le rapporteur spécial a pris l'initiative de déposer un amendement, en vue de l'examen en séance publique des amendements aux articles non rattachés du projet de loi de finances pour 2021, proposant un barème constitué d'un tarif forfaitaire par mètre linéaire de quai et par mètre carré de superficie pour les terre-pleins ⁽¹⁾.

Cet amendement complète l'article 1501 du code général des impôts, qui prévoit déjà des méthodes similaires pour évaluer la valeur locative du bâti sur les autoroutes et pour les postes d'amarrage dans les ports de plaisance. Les autres propriétés bâties (hangars, bâtiments professionnels, etc.) édifiées sur les terre-pleins demeureront quant à elles évaluées dans les conditions de droit commun.

La clarification de cette méthode de calcul doit permettre aux grands ports maritimes de mieux anticiper le montant de la taxe foncière dont ils devront s'acquitter. À ce jour, ils n'y sont pas assujettis, faute de référentiel pour la calculer, mais cette situation ne saurait durer. Elle pourrait être considérée comme une aide d'État au sens de la réglementation européenne. Il est donc important de leur donner de la visibilité.

(1) Annexe 3 du présent rapport.

2. Aménager la fiscalité au bénéfice des entreprises de la transition écologique

À terme, l'ensemble des biens du domaine portuaire devraient être assujettis à la taxe foncière, y compris les propriétés non bâties de la zone industrialo-portuaire, occupées par des entreprises de manutention maritime et des industriels.

Si ces taxes sont répercutées dans la redevance pour occupation domaniale dont doivent s'acquitter ces entreprises, elles ne pèseront certes pas directement sur l'économie des ports, mais pourront mettre en difficulté lesdites entreprises et ainsi fragiliser le modèle économique des grands ports maritimes.

L'assujettissement de ces terrains à la taxe foncière ne saurait donc être mis en place sans un aménagement de la fiscalité au bénéfice de ces entreprises.

Cependant, pour le rapporteur spécial, ces dispositifs fiscaux doivent être conditionnés au respect de critères environnementaux, afin qu'ils fassent aussi effet levier pour attirer dans les zones industrialo-portuaires des entreprises participant de la transition écologique des ports. Il plaide ainsi pour la création de zones économiques spéciales portuaires.

La concrétisation de cette proposition reste cependant dans l'attente des travaux de la mission confiée conjointement sur ce sujet au Conseil général de l'environnement et du développement durable et à l'Inspection générale des finances. Annoncée lors du dernier comité interministériel de la mer, elle devait rendre ses conclusions à l'été 2020 mais ses travaux ont été ralentis en raison de la crise.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa seconde réunion du vendredi 23 octobre 2020, la commission des finances a examiné les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables et entendu M. Saïd Ahamada, rapporteur spécial sur les crédits des Affaires maritimes.

Le [compte rendu](#) de cette réunion est disponible sur le site de l'Assemblée nationale.

Conformément aux recommandations du rapporteur spécial, la commission a adopté les crédits de la mission, après avoir adopté un amendement de crédit visant à transférer 8 millions d'euros en AE et en CP du programme 217 Conduite et pilotage des politiques de l'écologie et du développement et de la mobilité durables vers le programme 203 Infrastructures et services de transports dans le but d'accélérer la sécurisation des passages à niveau (amendement n° II-CF-1146).

Elle a également adopté trois articles additionnels après l'article 54 visant à :

– demander au Gouvernement de remettre au Parlement, dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la loi de finances, un rapport sur l'opportunité de modifier l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts et l'article L. 571-14 du code de l'environnement afin d'autoriser l'utilisation du produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes aux fins de remboursement du principal des avances consenties par les exploitants d'aérodrome mentionnés au second alinéa du I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts (amendement n° II-CF-1174),

– demander au Gouvernement de remettre au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la loi de finances, un rapport évaluant le bénéfice acoustique des travaux financés au titre de la prime de transition énergétique prévue au II de l'article 15 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020. Ce rapport étudiera notamment l'opportunité d'élargir la prime de transition énergétique aux dépenses et travaux d'isolation acoustique des logements pour lutter contre la pollution sonore (amendement n° II-CF-1143),

– demander au Gouvernement de remettre au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi de finances, un rapport sur l'opportunité pour l'État de créer une société anonyme à capitaux publics qui assurerait la gestion des autoroutes à la fin des concessions actuelles, à compter de 2032. Ce rapport examine les dispositions légales et réglementaires à mettre en œuvre pour permettre la poursuite de la perception des péages pour le compte de l'État et la possibilité d'affecter ces nouvelles ressources à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (amendement n° II-CF-1147).

*

* *

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL

Ministère de la mer : Mme Annick Girardin, ministre de la mer ; direction des affaires maritimes : M. Thierry Coquil, directeur ; M. Christophe Lenormand, adjoint au directeur

Ministère de la transition écologique : M. Alexis Vuillemin, directeur des services de transport ; Nicolas Trift, sous-directeur en charge des ports

École nationale supérieure maritime : M. Frédéric Moncany de Saint-Aignan, président ; Mme Caroline Grégoire, directrice générale

Société nationale du sauvetage en mer : M. Emmanuel de Oliveira, président ; M. Marc Sauvagnac, directeur général

Union des Ports de France (UPF) * : M. Hervé Martel, président ; M. Jean-Pierre Chalus, délégué général

Armateurs de France * : M. Jean-Emmanuel Sauvée, président ; M. Jean-Marc Lacave, délégué général ; M. Jean-Marc Roué, président du conseil de surveillance de Brittany Ferries ;

Cluster maritime français * : M. Frédéric Moncany de Saint-Aignan, président

Cruises Lines International Association (CLIA) – France : M. Erminio Eschena, directeur des relations institutionnelles de MSC Cruises, président du CLIA.

** Ce représentant d'intérêts a procédé à son inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*

AMENDEMENT AU PLFSS 2021 SUR LE « PLAN FERRIES »

APRÈS ART. 13

N° CF4

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 octobre 2020

PLFSS POUR 2021 - (N° 3397)

Retiré

AMENDEMENT

N° CF4

présenté par
M. Ahamada

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 13, insérer l'article suivant:

I. – La part salariale de l'ensemble des cotisations et contributions sociales d'origine légale et conventionnelle dues par les entreprises d'armement maritime, pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2021, au titre des revenus attribués aux équipages et gens de mer qu'elles emploient à bord de navires de commerce dirigés et contrôlés à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français, battant pavillon français ou d'un autre État membre de l'Union européenne, et affectés à des activités de transport de passagers sur des liaisons internationales, soumises à titre principal à une concurrence internationale, n'est pas mise en recouvrement par les organismes de recouvrement mentionnés aux articles L. 213-1 et L. 752-4 du code de la sécurité sociale et à l'article L. 725-3 du code rural et de la pêche maritime.

II. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à mettre en œuvre la mesure de soutien annoncée par le Premier ministre le 15 septembre dernier au bénéfice des entreprises du transport maritime de passagers, dont l'activité a été fortement ralentie par la crise sanitaire, en particulier Brittany Ferries.

Il s'agit de prévoir l'absence de mise en recouvrement, par les organismes de Sécurité sociale, de l'ensemble des cotisations et contributions sociales dues par ces armateurs au titre de la part salariale pour l'année 2021.

AMENDEMENT AU PLF 2021 SUR LE « PLAN FERRIES »



ART. 33

N° II-2171

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N° II-2171

présenté par

M. Ahamada, M. Le Gac, M. Bothorel, M. Pellois, M. Kerlogot et Mme Pitollat

ARTICLE 33

ÉTAT B

Mission « Écologie, développement et mobilité durables »

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

| Programmes | + | - |
|--|-------------------|-------------------|
| Infrastructures et services de transports | 0 | 0 |
| Affaires maritimes | 30 000 000 | 0 |
| Paysages, eau et biodiversité | 0 | 0 |
| Expertise, information géographique et météorologie | 0 | 0 |
| Prévention des risques | 0 | 0 |
| Énergie, climat et après-mines | 0 | 0 |
| Service public de l'énergie | 0 | 0 |
| Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables | 0 | 30 000 000 |
| Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs) | 0 | 0 |
| TOTAUX | 30 000 000 | 30 000 000 |
| SOLDE | 0 | |

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les entreprises du transport maritime de passagers subissent des pertes de chiffres d'affaires importantes en raison de la crise sanitaire.

L'activité ferries a été très impactée par la limitation à 100 du nombre de passagers à bord des navires, norme en vigueur du 30 mars au 11 mai dernier. Si cette interdiction de principe a ensuite été levée, les contraintes sanitaires qui demeurent très importantes à bord des navires, associées au recul de l'activité touristique, continuent de peser fortement sur la santé financière de ces entreprises. Pour Brittany Ferries, ces difficultés s'ajoutent au recul du trafic entre la France et le Royaume-Uni dans le contexte du Brexit.

Le 15 septembre dernier, le Premier ministre a annoncé une mesure de soutien exceptionnelle pour ces entreprises, spécifiquement celles qui exploitent des ferries sur des liaisons internationales, hors délégations de service public. Cette mesure consiste à rembourser à ces employeurs l'intégralité du montant des cotisations et contributions qu'ils auront versées en 2021 aux organismes sociaux, au titre de la part salariale. Ces derniers bénéficient déjà de l'exonération des cotisations dues au titre de la part patronale, en vertu de l'article L. 5553-11 du code des transports. Il s'agit donc de les faire bénéficier du salaire net intégral, comme certains de leurs homologues européens.

Cette mesure ne fait à ce jour l'objet d'aucune traduction dans ce budget 2021. Si le principe du remboursement relève du domaine réglementaire, il est par contre nécessaire d'ouvrir des crédits pour assurer ce remboursement. Or, il semble que le Gouvernement envisage d'ouvrir des crédits dans le cadre de la loi de finances rectificative de fin d'année, alors même que ces crédits ne seront pas consommés en 2020 mais automatiquement reportés en 2021, puisqu'ils sont destinés à rembourser des dépenses qui, par nature, ne seront engagées que l'année prochaine.

Il serait mieux adapté de les inscrire directement à l'action 3 de ce budget pour 2021, action qui finance déjà les compensations aux organismes sociaux des exonérations de charges patronales.

C'est l'objet de cet amendement qui, pour ce faire :

- abonde de 30 millions d'euros, en autorisations d'engagement et crédits de paiement, l'action 3 *Soutien à la flotte de commerce* du programme 205 *Affaires maritimes* ;
- diminue d'autant les crédits de l'action 7 *Pilotage, support, audit et évaluations* du programme 217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables*.

AMENDEMENT AU PLF 2021 SUR LA TAXE FONCIÈRE DES PORTS



APRÈS ART. 42

N° II-2749

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 novembre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N° II-2749

présenté par

M. Ahamada, Mme Sylla, Mme Panonacle, Mme Michel, M. Bothorel et M. Le Gac

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 42, insérer l'article suivant:

Cet amendement est en cours de traitement par les services de l'Assemblée.

I. – L'article 1501 du code général des impôts est complété par un IV ainsi rédigé :

« IV. – La valeur locative des quais et terre-pleins attenants dans les grands ports maritimes à la date de la révision est fixée selon le tarif suivant :

« – 250 euros par mètre linéaire pour les quais ;

« – 0,5 euro par mètre carré de superficie pour les terre-pleins attenants à un quai ;

« Ce barème est actualisé chaque année.

« Les autres propriétés bâties des grands ports maritimes édifiées sur les terre-pleins, à l'exception des propriétés visées au 2° de l'article 1382 du présent code, demeurent évaluées dans les conditions de droit commun. »

II. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Depuis une décision du Conseil d'État en date du 2 juillet 2014, les grands ports maritimes ne peuvent plus bénéficier des exonérations de taxe foncière dont bénéficiaient auparavant les ports autonomes et les chambres de commerce concessionnaires de ports maritimes.

Pour préserver la capacité d'autofinancement de ces établissements publics à caractère industriel et commercial, des mesures ont été prises afin d'exonérer de cette taxe certaines de leurs propriétés bâties et non bâties, lorsqu'elles sont affectées à un service public ou d'utilité générale et non productrices de revenus (2° de l'article 1382 et 3° de l'article 1394 du code général des impôts). En outre, le transfert cadastral des propriétés immobilières du domaine de l'État vers les grands ports maritimes donne droit à un abattement dégressif sur cinq ans (100 % les deux premières années, 75 % la troisième année, 50 % la quatrième année et à 25 % la cinquième année (article 1388 septies du même code).

Ces mesures devaient être complétées par deux dispositions annoncées lors du comité interministériel de la mer (CIMer) en 2018 puis en 2019 :

- l'établissement d'une liste précise des types de biens immobiliers non producteurs de revenus exonérés de taxe foncière dans les grands ports maritimes, ce qui a été fait par le biais de deux bulletins officiels des finances publiques (BOFIP) portant respectivement sur le bâti et le non bâti dans les ports ;

- l'établissement d'une méthode d'évaluation forfaitaire de la valeur locative des quais et terre-pleins attenants – biens immobiliers des grands ports maritimes soumis à taxation – afin de garantir la plus grande prévisibilité dans le temps de cette taxe pour l'ensemble des ports.

Le présent amendement vise à inscrire ce barème dans la loi, à l'article 1501 du code général des impôts qui prévoit déjà une méthode d'évaluation forfaitaire de la valeur locative des autoroutes et des ports de plaisance.