



N° 3116

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 octobre 2015.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2016** (n° 3096)

TOME VIII

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES

AFFAIRES MARITIMES

PAR M. JEAN-CHRISTOPHE FROMANTIN
Député

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : UN BUDGET QUI NE RÉPOND PAS AUX INQUIÉTUDES DU MONDE MARITIME	7
I. LE BUDGET « SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES » (ACTIONS 1 À 5 DU PROGRAMME 205)	7
A. UN BUDGET FAIBLE, MAIS ESSENTIEL POUR RAYONNEMENT DE LA FRANCE ET DONT TOUTE RÉDUCTION POURRAIT AVOIR DES CONSÉQUENCES DÉSASTREUSES	7
B. LES AXES STRATÉGIQUES DU BUDGET « SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES » POUR 2016	10
1. L'action 1 « Sécurité et sûreté maritimes »	11
2. L'action 2 « Gens de mer et enseignement maritime »	12
a. La formation maritime	13
b. L'emploi maritime	14
3. L'action 3 « Flotte de commerce »	15
4. L'action 4 « Action interministérielle de la mer »	18
5. L'action 5 « Soutien au programme »	20
II. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 203 AFFECTÉS AUX INFRASTRUCTURES PORTUAIRES	22
III. LES INQUIÉTUDES DU MONDE MARITIME FRANÇAIS	25
A. DES MESURES URGENTES POUR ENRAYER LE DÉCLIN DE LA FLOTTE PÉTROLIÈRE REPOUSSÉES	25
B. LA COMPÉTITIVITÉ DES PORTS MARITIMES HANDICAPÉE PAR LA BAISSSE DES CRÉDITS CONSACRÉE AU DRAGAGE	28
C. UNE ABSENCE DE RÉFLEXION STRATÉGIQUE SUR L'HINTERLAND ILLUSTRÉE PAR LES ATERMOIEMENTS SUR LE CANAL SEINE-NORD	29
SECONDE PARTIE : UN BUDGET DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ MARITIMES CONTRAINT	33

I. LES CSN	34
A. MISSIONS EXERCÉES AU TITRE DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PAVILLON	34
B. MISSIONS EXERCÉES AU TITRE DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT	38
C. MOYENS	40
II. LE BEAmer	41
A. MISSIONS	41
B. MOYENS	44
III. LES CROSS	45
A. ORGANISATION ET COORDINATION DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE MARITIMES	46
1. Place des CROSS au sein du dispositif chargé du sauvetage en mer	46
2. La mission de sauvetage en mer	47
B. SÉCURISATION DES ROUTES ET DES ACCÈS PORTUAIRES	48
C. MISSIONS SPÉCIFIQUES À CERTAINS CROSS	49
D. MOYENS	49
IV. LA SNSM	53
A. RESSOURCES HUMAINES	54
B. RESSOURCES MATÉRIELLES ET DIFFICULTÉS DE FINANCEMENT	54
V. LE SERVICE DES PHARES ET BALISES	56
VI. RÔLE DU DCS DANS LA POLICE EN MER	59
A. MISSIONS	59
B. MOYENS	60
TRAVAUX EN COMMISSION	61
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	63

INTRODUCTION

Le 24 octobre 2012, à l'occasion de son premier rapport pour avis sur le budget des affaires maritimes, votre rapporteur déclarait : « *Ce budget s'inscrit dans la continuité du passé récent. La réforme portuaire de 2008 a été digérée ; il est temps de former un nouveau projet pour notre compétitivité maritime. Pour ma part, si je déplore l'absence de signes forts dans ce projet de loi de finances, je ne reprocherai pas à l'exécutif de prendre un peu de temps pour arrêter des décisions si lourdes.* »

Le 7 novembre 2013, lors de l'examen en commission des crédits de l'exercice suivant, le même constat s'imposait : « *Une année a passé ; le constat n'a guère varié. La loi de finances initiale pour 2014 conserve à l'étiage le budget des affaires maritimes, permettant le maintien de l'existant sans réellement anticiper l'avenir.* »

Le 6 novembre 2014, votre rapporteur indiquait que « *pour le troisième budget des affaires maritimes de la mandature, il semble que rien n'ait changé [...] au milieu de la quatorzième législature, le monde de la mer attend encore une initiative forte, une vision stratégique, une perspective de long terme.* »

Certes, la France évolue dans un contexte budgétaire contraint, qui nécessite des efforts dans la gestion des finances publiques. De ce point de vue, la légère diminution des crédits alloués aux affaires maritimes en 2016 ne saurait être absolument condamnée. Mais, plus que l'inertie budgétaire, c'est l'absence de ligne directrice qui frappe l'observateur à la lecture des projets annuels de performances. Elle trahit le défaut d'ambition du Gouvernement, qui se limite à une prudence gestionnaire quand on attendrait du courage politique.

Au cours des dernières années, certaines options retenues donnent satisfaction – on pense notamment au développement structurant de l'enseignement maritime. D'autres choix publics sont nettement moins compréhensibles. Ainsi, l'État ne verse que la moitié des crédits nécessaires au dragage des chenaux d'accès, ce qui met en danger la compétitivité des ports français, soumis aujourd'hui à une concurrence intense.

La stratégie maritime de la France reste à définir. Le budget présenté, par conséquent, demeure un instrument de gestion et non un programme d'action. Pour cette raison, votre rapporteur pour avis privilégiera une nouvelle fois l'abstention.

PREMIÈRE PARTIE : UN BUDGET QUI NE RÉPOND PAS AUX INQUIÉTUDES DU MONDE MARITIME

I. LE BUDGET « SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES » (ACTIONS 1 À 5 DU PROGRAMME 205)

A. UN BUDGET FAIBLE, MAIS ESSENTIEL POUR RAYONNEMENT DE LA FRANCE ET DONT TOUTE RÉDUCTION POURRAIT AVOIR DES CONSÉQUENCES DÉSASTREUSES

Depuis la loi de finances initiales pour 2013, la maquette du programme 205 « *Sécurité et affaires maritimes* » a été modifiée pour refléter l'intégration de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture au sein du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE). Cette évolution a donné lieu à la disparition de l'ancienne action 16 « *Gestion durable des pêches et de l'aquaculture* » du programme 154 « *Économie et développement durable de l'agriculture, de la pêche et des territoires* », qui est désormais intégrée dans la nomenclature du programme 205 « *Sécurité et affaires maritimes, pêches et aquaculture* ».

Le présent I ne portera que sur **les actions 1 à 5**, c'est-à-dire **le volet « affaires maritimes »** du programme 205. À ce sujet, votre rapporteur se félicite de la **stabilité du périmètre budgétaire** qui permet d'apprécier, d'année en année, la réalité des choix financiers effectués.

Les politiques financées par les **actions 1 à 5** visent à rendre plus cohérente **l'action régulatrice de l'État** en ce qui concerne le navire, le marin et la mer par :

– une politique de sécurité et de sûreté maritimes civiles (actions 1 et 4 - cf. seconde partie) ;

– la régulation sociale de l'emploi maritime (formation, hygiène, santé, conditions de travail), qui est au cœur de l'action préventive en matière de sécurité maritime (action 2) ;

– le soutien à la qualité et au développement du pavillon français (action 3) ;

– la participation à la protection de l'environnement marin et littoral, via notamment le plan POLMAR (action 4) ;

– la recherche d'un meilleur équilibre entre les différents usagers de la mer (marine de commerce, pêche, conchyliculture, nautisme,...) par une réglementation

et une organisation adaptées, ainsi qu'une participation forte à l'action de l'État en mer (action 4).

L'examen du projet de loi de finances pour 2016 montre que les **crédits de paiement** dont l'ouverture est demandée pour les actions 1 à 5 pour 2016 sont en **baisse de 3,5 %** (5 millions d'euros) **par rapport à la loi de finances initiale pour 2015** et en baisse de plus de 6 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2012, comme l'indique le tableau ci-dessous.

**ÉVOLUTION DEPUIS 2012 DES CRÉDITS DE PAIEMENT AFFECTÉS
AUX ACTIONS 1 À 5 DU PROGRAMME 205**

Crédits de paiement (en euros)	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Action 1 : Sécurité et sûreté maritimes	26 545 773	24 025 262	25 360 308	24 664 815	26 607 347	23 898 167	26 072 222	25 550 415
Dont titre 3	14 543 347	15 990 068	14 690 598	17 995 224	15 151 868	18 826 419	15 114 966	18 679 909
Dont titre 5	9 702 426	5 688 315	8 371 170	4 156 476	9 135 479	2 616 080	8 640 256	4 270 506
Dont titre 6	2 300 000	2 346 879	2 298 540	2 513 115	2 320 000	2 454 310	2 317 000	2 600 000
Dont titre 7	0	0	0	0	0	1 358	0	0
Action 2 : Gens de mer et enseignement maritime	27 149 991	27 050 548	26 698 021	24 737 659	30 201 719	28 420 103	30 123 656	27 811 755
Dont titre 3	17 960 881	18 877 022	18 242 408	17 868 705	19 059 719	18 627 825	18 948 656	18 558 987
Dont titre 5	480 000	0	334 909	0	3 296 000	0	3 380 000	400 105
Dont titre 6	8 709 110	8 173 526	8 120 704	6 868 954	7 846 000	9 792 278	7 795 000	8 852 663
Action 3 : Flotte de commerce	75 202 349	72 498 157	72 150 733	67 983 190	71 065 000	72 395 218	68 811 358	64 451 600
Dont titre 3	0	14 828	0	1 114	0	687	0	0
Dont titre 5	0	12 448	0	0	0	0	0	0
Dont titre 6	75 202 349	72 470 881	72 150 733	67 982 076	71 065 000	72 394 531	68 811 358	64 451 600
Action 4 Action interministérielle de la mer	9 792 000	8 325 120	10 847 323	7 931 104	10 235 304	8 026 809	10 095 472	11 961 914
Dont titre 3	4 810 000	6 454 880	6 331 418	6 445 939	6 216 704	7 127 252	6 123 445	6 267 297
Dont titre 5	4 872 000	1 660 087	3 997 592	1 379 475	3 868 600	669 057	3 857 027	5 594 617
Dont titre 6	110 000	210 153	518 313	105 690	150 000	230 500	115 000	100 000
Action 5 : Soutien au programme	6 810 064	7 629 500	6 739 254	10 339 850	6 454 729	9 491 915	6 430 441	6 759 705
Dont titre 3	6 329 164	7 438 672	6 599 708	10 124 342	6 334 729	9 089 934	6 304 441	6 459 705
Dont titre 5	480 900	190 828	139 546	269 564	120 000	331 178	120 000	300 000
Dont titre 6	0	0	0	-42 500	0	70 803	6 000	0
Dont titre 7	0	0	0	-11 556	0	0	0	0
Total actions 1 à 5	145 500 177	139 528 587	141 795 639	135 656 618	144 564 099	142 232 212	141 533 149	136 535 389

Source : rapports annuels de performances de la mission Écologie, développement et aménagement durables pour les années 2012, 2013 et 2014, projet annuel de performances de la mission Écologie, développement et aménagement durables pour l'année 2016.

(LFI = loi de finances initiale, LR = loi de règlement).

Pour la quatrième année de la législature, **le budget des affaires maritimes est à l'étiage**. Il est évident que la préservation des fonctions des affaires maritimes et l'achèvement de la réforme de l'enseignement maritime doivent impliquer en contrepartie – et compte tenu des contraintes pesant sur les finances publiques – une **budgetisation au plus juste des dépenses d'investissement et d'intervention**, afin de garantir la soutenabilité du programme. Par ailleurs, la maîtrise du déficit de l'État est éminemment nécessaire au vu de la conjoncture actuelle.

Cependant, le budget de la mer **ne saurait constituer une variable d'ajustement**. Sa **faiblesse relative au sein du budget national** – il représente moins de 0,01 % du produit intérieur brut – priverait d'ailleurs toute réduction des crédits, même drastique, d'effet statistique identifiable.

Par ailleurs, **toute diminution d'ampleur des crédits alloués** signifierait immanquablement un **renoncement de l'État à l'exercice d'une partie de ses responsabilités régaliennes**. En effet, la garantie de la sécurité maritime, la formation et la protection sociale des gens de mer, le renforcement de la compétitivité du pavillon français ne sauraient être des éléments négociables pour la France, qui dispose du **deuxième domaine maritime mondial**. Une telle attitude serait **encore moins compréhensible** en cette fin d'année 2015, alors que la France, par quatre décrets en date du 27 septembre ⁽¹⁾, a décidé **d'étendre de 500 000 km² la portion du plateau continental** sur lequel elle peut faire valoir ses droits au large de la Guyane, de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Nouvelle-Calédonie, et des îles Kerguelen.

Par ailleurs, outre ses atouts géographiques, **la France possède encore**, malgré la crise économique et les difficultés qui handicapent la compétitivité du secteur, **des entreprises d'armement maritime puissantes**, capables de permettre à la France de **tenir son rang dans la compétition internationale**. Cette compétition a des enjeux cruciaux pour la **souveraineté de la France**, étant donné que le commerce emprunte majoritairement la voie maritime, du fait de la mondialisation de l'économie et des progrès technologiques qui ont permis une importante augmentation de la taille des porte-conteneurs. Le dynamisme de la France dans ce domaine a encore été récemment illustré par la livraison du **Bougainville** pour la CMA CGM, troisième plus grande compagnie maritime de transport de conteneurs au monde. Lors de l'inauguration de ce navire de 17 722 EVP, qui est le plus grand porte-conteneurs sous pavillon français, le Président de la République déclarait d'ailleurs : *« Monsieur Saadé [...] aujourd'hui, c'est un grand jour pour Le Havre parce qu'ici, recevoir un tel bateau c'est savoir que cela va générer de l'activité et de l'emploi. C'est un grand*

(1) Décret n° 2015-1180 du 25 septembre 2015 définissant les limites extérieures du plateau continental au large du territoire de la Martinique et de la Guadeloupe, décret n° 2015-1181 du 25 septembre 2015 définissant les limites extérieures du plateau continental au large du territoire de la Guyane, décret n° 2015-1182 du 25 septembre 2015 définissant les limites extérieures du plateau continental au large du territoire de la Nouvelle-Calédonie, décret n° 2015-1183 du 25 septembre 2015 définissant les limites extérieures du plateau continental au large du territoire des îles Kerguelen.

jour pour vous et pour votre groupe parce qu'une nouvelle fois, nous saluons sa performance. Mais c'est aussi un grand jour pour la France qui sait, grâce à vous, grâce à tous, qu'elle est capable d'avoir une grande ambition maritime et que la France est toujours conquérante. Elle peut faire non seulement le tour du monde comme Bougainville mais elle peut être aussi la première au monde. »⁽¹⁾.

Si le secteur maritime est un élément essentiel permettant de renforcer la place de la France sur la scène mondiale, il peut également être, **sur le territoire national, un levier de croissance permettant de créer de la richesse et des emplois**, une « *croissance bleue* », pour reprendre l'expression utilisée par le Président de la République lors de l'inauguration du Bougainville. Je salue à cette occasion le dépôt par notre collègue Arnaud Leroy d'une proposition de loi sur l'économie bleue⁽²⁾, dont l'examen en commission a eu lieu mardi 27 octobre et dont le passage en séance est extrêmement attendu par l'ensemble des acteurs du secteur.

B. LES AXES STRATÉGIQUES DU BUDGET « SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES » POUR 2016

Le budget du volet « affaires maritimes » du programme 205 a été construit à partir de **trois axes stratégiques** :

– la **sécurité maritime**, qui reste une priorité : les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) continuent à bénéficier de plan de modernisation lancé en 2007 et, dans le domaine de la signalisation maritime, où le budget est baisse constante, l'action se concentre sur maintien en condition opérationnelle des établissements de signalisation maritime et de la flottille de l'armement des phares et balises (ces sujets seront étudiés en détail dans la seconde partie du rapport) ;

– la **formation maritime**, pour laquelle la politique de consolidation de l'enseignement secondaire maritime et d'élévation du niveau de qualification des gens de mer avec l'ouverture de classes de BTS maritimes et la réforme de l'École nationale supérieure maritime se poursuit ;

– la **protection de l'environnement**, avec la poursuite de l'acquisition et de l'entretien du matériel de lutte contre les pollutions des centres de stockage POLMAR, l'intégration du module SURPOL de suivi et d'identification des pollutions dans les systèmes des CROSS ou encore l'acquisition de vedettes régionales et de patrouilleurs hauturiers, qui participent à la recherche et à la constatation des pollutions marines ainsi qu'à la surveillance des espaces protégés en mer.

(1) Discours du Président de la République pour l'inauguration du Bougainville, Le Havre, mardi 6 octobre 2015, <http://www.elysee.fr/chronologie/#e11058,2015-10-06> inauguration-de-l-ecole-nationale-superieure-maritime-et-du-cma-cgm-bougainville.

(2) Proposition de loi de MM. Bruno Le Roux, Arnaud Leroy et Jean-Paul Chanteguet et plusieurs de leurs collègues pour l'économie bleue, n° 2964, déposée le 8 juillet 2015.

1. L'action 1 « Sécurité et sûreté maritimes »

Les crédits de l'action 1 servent à financer une partie des missions que la France exerce dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritimes.

Les crédits de paiement de l'action 1 s'élèveront à **25,55 millions d'euros** en 2016, soit une réduction de 2,7 % (0,7 million d'euros) par rapport à 2015. Depuis 2010, le budget du programme est resté relativement stable, comme le montre le tableau suivant :

ÉVOLUTION DU BUDGET DE L'ACTION 1 DEPUIS 2010

Programme 205 - Action 1 Autorisations d'engagement (en millions d'euros)	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 2 : dépenses de personnel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 3 : dépenses de fonctionnement	11,61	13,38	11,88	13,37	14,6	17,56	14,46	19,47	14,97	18,64	15,41	20,05
<i>Dont dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel</i>	11,61	NC	11,88	13,38	14,6	17,56	14,46	19,47	14,97	18,64	15,41	20,05
<i>Dont subventions pour charges de service public</i>	0	NC	0	-0,01	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 5 : dépenses d'investissement	9,23	2,87	7,41	5,72	7,87	4,05	9,45	3,05	8,84	2,16	8,13	5,51
<i>Dont dépenses pour immobilisation corporelles de l'État</i>	9,23	NC	7,41	NC	7,87	3,98	9,45	2,62	8,84	1,83	8,13	4,31
<i>Dont dépenses pour immobilisation incorporelles de l'État</i>	0	NC	0	NC	0	0,06	0	0,43	0	0,33	0	1,2
Titre 6 : dépenses d'intervention	2,36	2,93	3,33	4	2,3	2,45	2,3	2,46	2,32	2,4	2,28	2,6
<i>Dont transferts aux ménages</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Dont transferts aux entreprises</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0,1	0	0	0	0
<i>Dont transferts aux collectivités territoriales</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Dont transferts aux autres collectivités</i>	2,36	NC	3,33	NC	2,3	2,45	2,3	2,36	2,32	2,4	2,28	2,6
Total dépenses hors titre 2	23,2	19,19	22,62	23,09	24,78	24,05	26,21	24,98	26,14	23,21	25,82	28,16
Total dépenses tous titres	23,2	19,19	22,62	23,09	24,78	24,05	26,21	24,98	26,14	23,21	25,82	28,16

Programme 205 - Action 1 Crédits de paiement (en millions d'euros)	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 2 : dépenses de personnel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 3 : dépenses de fonctionnement	12,48	12,9	12,38	13,4	14,54	15,99	14,69	18	15,15	18,83	15,37	18,68
<i>Dont dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel</i>	12,48	NC	12,38	13,41	14,54	16	14,69	18	15,15	18,83	15,37	18,68
<i>Dont subventions pour charges de service public</i>	0	NC	0	-0,01	0	-0,01	0	0	0	0	0	0
Titre 5 : dépenses d'investissement	10,33	5,24	8,71	7,14	9,7	5,69	8,37	4,16	9,14	2,62	8,6	4,27
<i>Dont dépenses pour immobilisation corporelles de l'État</i>	10,33	NC	8,71	NC	9,7	3,42	8,37	3,28	9,14	2	8,6	3,92
<i>Dont dépenses pour immobilisation incorporelles de l'État</i>	0	NC	0	NC	0	2,27	0	0,88	0	0,62	0	0,35

Titre 6 : dépenses d'intervention	2,36	2,83	3,33	4,19	2,3	2,35	2,3	2,51	2,32	2,45	2,28	2,6
<i>Dont transferts aux ménages</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Dont transferts aux entreprises</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0,1	0	0	0	0
<i>Dont transferts aux collectivités territoriales</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Dont transferts aux autres collectivités</i>	2,36	NC	3,33	NC	2,3	2,35	2,3	2,41	2,32	2,45	2,28	2,6
Total dépenses hors titre 2	25,17	20,97	24,42	24,73	26,55	24,03	25,36	24,66	26,61	23,9	26,25	25,55
Total dépenses tous titres	25,17	20,97	24,42	24,73	26,55	24,03	25,36	24,66	26,61	23,9	26,25	25,55

Source : réponses du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au questionnaire budgétaire (LFI = loi de finances initiale, LR = loi de règlement, PLF = projet de loi de finances).

La relative **stabilité** des crédits de l'action 1 s'explique par le fait que cette action contribue à **financer la mission régalienn**e de sécurité et de sûreté maritimes de l'État.

Ayant cette année choisi de consacrer son rapport au financement de la politique de sécurité maritime, votre rapporteur analysera plus en détail les composantes de l'action 1 dans la seconde partie du rapport.

2. L'action 2 « Gens de mer et enseignement maritime »

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

L'action 2 concerne **l'ensemble des gens de mer** c'est-à-dire tous les marins professionnels ainsi que certains personnels techniques et hôteliers embarqués qui travaillent pour la marine marchande, les pêches maritimes, les cultures marines et la plaisance professionnelle.

Les crédits de paiement de l'action 2 s'élèvent à **27,81 millions d'euros** en 2016, soit une réduction de 7,6 % (2,29 millions d'euros) par rapport à 2015. Cependant, du fait de la réforme de l'enseignement maritime, les crédits de paiement de l'action 2 avaient connu une augmentation de près de 160 % entre 2010 et 2015, comme l'indique le tableau suivant :

ÉVOLUTION DU BUDGET DE L'ACTION 2 DEPUIS 2010

Programme 205 - Action 2 - Autorisations d'engagement (en millions d'euros)	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 2 : dépenses de personnel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 3 : dépenses de fonctionnement	0,34	1,06	1,05	3,01	1,23	18,84	18,24	17,79	19,06	18,91	19,04	18,56
<i>Dont dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel</i>	0,34	NC	1,05	0,41	1,23	0,43	0,69	0,56	0,74	0,9	0,72	0,54
<i>Dont subventions pour charges de service public</i>	0	NC	0	2,6	0	18,41	17,56	17,23	18,32	18,02	18,32	18,02

Titre 5 : dépenses d'investissement	0,69	0,01	0,5	0,03	0,48	0	0,33	0,01	0,3	0	0,37	0,4
<i>Dont dépenses pour immobilisations corporelles de l'État</i>	0,69	NC	0,5	NC	0,48	0	0,33	0,01	0,3	0	0,37	0,4
<i>Dont dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 6 : dépenses d'intervention	10,52	12,02	12,05	9,39	25,24	8,11	8,12	6,84	10,85	9,79	10,68	8,85
<i>Dont transferts aux ménages</i>	3,08	NC	3,44	NC	2,48	2,25	2,3	1,6	1,59	1,47	1,37	1,41
<i>Dont transferts aux entreprises</i>	0,3	NC	0	NC	0	0,03	0	-0,02	3	0	3	1
<i>Dont transferts aux collectivités territoriales</i>	2,5	NC	3,12	NC	3,41	4,24	3,73	3,92	4,15	7,13	4,53	4,79
<i>Dont transferts aux autres collectivités</i>	4,64	NC	5,49	NC	19,35	1,59	2,09	1,34	2,11	1,19	1,78	1,65
Total dépenses hors titre 2	11,56	13,1	13,6	12,43	26,95	26,95	26,7	24,63	30,2	28,7	30,09	27,81
Total dépenses tous titres	11,56	13,1	13,6	12,43	26,95	26,95	26,7	24,63	30,2	28,7	30,09	27,81

Programme 205 - Action 2 - Crédits de paiement (en millions d'euros)	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 2 : dépenses de personnel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 3 : dépenses de fonctionnement	0,35	1,01	1,05	2,94	1,23	18,88	18,24	17,87	19,06	18,63	19,04	18,56
<i>Dont dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel</i>	0,35	NC	1,05	0,33	1,23	0,47	0,69	0,64	0,74	0,61	0,72	0,54
<i>Dont subventions pour charges de service public</i>	0	NC	0	2,6	0	18,41	17,56	17,23	18,32	18,02	18,32	18,02
Titre 5 : dépenses d'investissement	0,69	0,01	0,5	0	0,48	0	0,33	0	0,3	0	0,37	0,4
<i>Dont dépenses pour immobilisations corporelles de l'État</i>	0,69	NC	0,5	NC	0,48	0	0,33	0	0,3	0	0,37	0,4
<i>Dont dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 6 : dépenses d'intervention	10,58	12,14	12,41	9,34	25,44	8,17	8,12	6,87	10,85	9,79	10,68	8,85
<i>Dont transferts aux ménages</i>	3,08	NC	3,8	NC	2,68	2,25	2,3	1,6	1,59	1,47	1,37	1,41
<i>Dont transferts aux entreprises</i>	0,3	NC	0	NC	0	0,14	0	-0,02	3	0	3	1
<i>Dont transferts aux collectivités territoriales</i>	2,5	NC	3,12	NC	3,41	4,24	3,73	3,9	4,15	7,15	4,53	4,79
<i>Dont transferts aux autres collectivités</i>	4,7	NC	5,49	NC	19,35	1,54	2,09	1,39	2,11	1,17	1,78	1,65
Total dépenses hors titre 2	11,62	13,17	13,96	12,31	27,15	27,05	26,7	24,74	30,2	28,42	30,1	27,81
Total dépenses tous titres	11,62	13,17	13,96	12,31	27,15	27,05	26,7	24,74	30,2	28,42	30,1	27,81

Source : réponses du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au questionnaire budgétaire. (LFI = loi de finances initiale, LR = loi de règlement, PLF = projet de loi de finances).

a. La formation maritime

96 % des crédits de paiement de l'action 2 (26,76 millions d'euros) seront consacrés à la **formation maritime** en 2016. Cette dernière est un des leviers importants de la politique publique maritime pour deux raisons : une meilleure formation garantit une meilleure sécurité maritime mais aussi une meilleure insertion dans l'emploi.

Le dispositif de formation repose sur un réseau de centres et d'établissements de formation secondaire et supérieure (assurant la formation initiale comme la formation continue), et notamment sur :

– 12 lycées professionnels maritimes qui dispensent :

- une formation secondaire : CAP et baccalauréat professionnel (91 classes de seconde, première et terminale permettent aujourd'hui de préparer le baccalauréat professionnel en trois ans) ;

- une formation supérieure (10 classes de BTS ont été ouvertes depuis la rentrée 2014) ;

– l'école nationale supérieure maritime (ENSM) qui offre quant à elle une formation supérieure qui prépare aux carrières d'officier de la marine marchande et permet la délivrance du titre d'ingénieur.

Au sein de cette enveloppe de près de 27 millions d'euros, **près de cinq millions d'euros** de crédits de paiement sont consacrés aux **subventions aux lycées professionnels maritimes**. Celles-ci permettent notamment d'assurer le face-à-face pédagogique, la mise en œuvre des stages professionnels destinés aux élèves et rendus obligatoires par les obligations de sécurité à bord des navires ⁽¹⁾ ou encore de financer certaines mesures relatives à la vie scolaire, par exemple la surveillance des élèves dans les lycées et les internats (en effet, les élèves de ces lycées sont en grande partie internes). Entre 2012 et 2015, la subvention versée aux lycées professionnels maritimes est **passée de 3,41 à 4,53 millions d'euros** pour répondre notamment à **l'élargissement de l'offre de formation initiale** au sein des douze établissements du fait de la réforme du baccalauréat professionnel (baccalauréat professionnel en trois ans) et de l'ouverture de classes de BTS.

Par ailleurs, une subvention pour charges de service public de **18 millions d'euros** est versée à l'ENSM. Elle permet de financer à plus de 80 % la masse salariale de l'ENSM.

Enfin, le centre de l'ENSM basé à Sainte-Adresse a été **transféré au Havre**, dans un **nouveau bâtiment** inauguré le 6 octobre dernier. Ce bâtiment a été financé à hauteur de 10 millions d'euros par l'État. 3 millions d'euros ont été fournis à ce titre par le programme 205 en 2015 et cette somme ne s'élèvera plus qu'à **un million d'euros** en 2016 (le reste étant couvert par d'autres programmes).

b. L'emploi maritime

4 % des crédits de paiement (1,04 million d'euros) de l'action 2 sont consacrés à l'emploi maritime en 2016. Ils servent principalement :

– aux dépenses de fonctionnement des services de santé des gens de mer en administration centrale comme dans les services déconcentrés (achat de matériel

(1) Lutte contre l'incendie, communications radio, formations médicales, gestion des situations d'urgence,...

médical, frais de déplacement, paiement des indemnités des jurys d'examen...) et au centre de consultations médicales maritimes de Toulouse qui assure un service permanent et gratuit de consultations et d'assistance télé médicales pour tout navire français en mer, partout dans le monde ;

– à la reproduction des titres de formation sécurisés des marins, qui doivent être revalidés tous les cinq ans (30 000 titres sont en moyenne délivrés chaque année et on constate une tendance à la hausse en la matière du fait du renforcement des obligations internationales) ;

– à verser des subventions aux associations de gens de mer qui participent à l'accueil des marins en escale dans les ports, qui est une obligation fixée par la convention n° 163 de l'Organisation internationale du travail sur le bien-être des gens de mer⁽¹⁾ et la convention internationale du travail maritime du 23 février 2006⁽²⁾ ;

– à abonder le fonds destiné aux marins abandonnés.

3. L'action 3 « Flotte de commerce »

Le transport maritime est confronté à une concurrence internationale particulièrement vive. Dans sa volonté de soutenir cette activité, l'État s'est assigné un triple objectif à travers les aides à la flotte de commerce :

– renforcer la compétitivité économique des entreprises de transport maritime face à la concurrence européenne et internationale et, par conséquent, maintenir et développer les activités maritimes dont le centre de décision effectif est situé sur le territoire français ;

– soutenir l'emploi maritime par des dispositifs d'allègement de charges sociales et fiscales ;

– favoriser la qualité du pavillon français et l'amélioration de la sécurité maritime grâce au rajeunissement et à la modernisation de la flotte de commerce.

Les crédits de l'action 3 s'intègrent dans cette politique en **finançant des dispositifs d'allègement de charges sociales**. En effet, **83 % des crédits de paiement de l'action 3** (53, 58 millions d'euros) servent à financer :

– la compensation à l'**Établissement national des invalides de la marine** (ENIM) de l'exonération des charges sociales **maladie, vieillesse et accidents du travail** pour les marins embarqués sur des navires battant pavillon français soumis

(1) Convention n° 163 de l'organisation internationale du travail concernant le bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, adoptée le 8 octobre 1987 et entrée en vigueur le 3 octobre 1990.

(2) Convention internationale du travail maritime de l'organisation internationale du travail adoptée le 23 février 2006 et entrée en vigueur le 20 août 2013.

à **concurrence internationale**, en application de l'article 10 de la loi du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français (RIF) ⁽¹⁾ ;

– les compensations à l'**Agence centrale des organismes de sécurité sociale** (ACOSS) et à **Pôle emploi** des exonérations de charges sociales relatives à la **famille** et à l'**assurance chômage** pour les marins embarqués sur des navires à passagers bénéficiant des dispositions de l'article 10 de la loi RIF du 3 mai 2005, en application de l'article 137 de la loi du 21 décembre 2006 relatif au projet de loi de finances pour 2007 ⁽²⁾.

Les **17 % restants** des crédits paiement de l'action 3 (10,87 millions d'euros) servent à **financer le remboursement par l'État à la Compagnie générale maritime et financière (CGMF) des charges spécifiques de retraite et d'accident du travail** des personnels sédentaires de l'ancienne Compagnie générale maritime (CGM).

Les crédits de paiement de l'action 3 s'élèveront au total à **64,45 millions d'euros en 2016**, soit une réduction de 7,7 % (5,37 millions d'euros) par rapport à 2015. Cela ne fait que prolonger la **tendance à la baisse** des crédits de cette action, qui ont diminué de 11 % entre 2010 et 2015 (baisse de 8,69 millions d'euros), comme le montre le tableau ci-dessous :

ÉVOLUTION DU BUDGET DE L'ACTION 3 DEPUIS 2010

Programme 205 - Action 3 Autorisations d'engagement (en millions d'euros)	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 2 : dépenses de personnel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 3 : dépenses de fonctionnement : total	0	-0,43	0	0,01	0	0	0	0	0	0,01	0	0
<i>Dont dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel</i>	0	NC	0	0,01	0	0	0	0	0	0,01	0	0
<i>Dont subventions pour charges de service public</i>	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 5 : dépenses d'investissement	0	0	0	0	0	0,01	0	0	0	0	0	0
<i>Dont dépenses pour immobilisations corporelles de l'État</i>	0	NC	0	NC	0	0,01	0	0	0	0	0	0
<i>Dont dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0

(1) Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

(2) Loi n° 2006-1666 du 21 décembre 2006 de finances pour 2007.

Titre 6 : dépenses d'intervention	78,48	76,69	76,2	72,37	75,2	72,47	72,15	67,98	71,07	72,39	68,81	64,45
<i>Dont transferts aux ménages</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Dont transferts aux entreprises</i>	78,48	NC	76,2	NC	75,2	51,07	72,15	47,8	71,07	51,11	68,81	64,45
<i>Dont transferts aux collectivités territoriales</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Dont transferts aux autres collectivités</i>	0	NC	0	NC	0	21,4	0	20,18	0	21,28	0	0,01
Total dépenses hors titre 2	78,48	76,26	76,2	72,39	75,2	72,48	72,15	72,4	71,07	72,4	68,81	64,45
Total dépenses tous titres	78,48	76,26	76,2	72,39	75,2	72,48	72,15	72,4	71,07	72,4	68,81	64,45

Programme 205 - Action 3												
Crédits de paiement (en millions d'euros)	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 2 : dépenses de personnel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 3 : dépenses de fonctionnement :	0	0,05	0	0	0	0,01	0	0	0	0	0	0
<i>Dont dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel</i>	0	NC	0	0	0	0,01	0	0	0	0	0	0
<i>Dont subventions pour charges de service public</i>	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 5 : dépenses d'investissement	0	0	0	0	0	0,01	0	0	0	0	0	0
<i>Dont dépenses pour immobilisations corporelles de l'État</i>	0	NC	0	NC	0	0,01	0	0	0	0	0	0
<i>Dont dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 6 : dépenses d'intervention	78,51	78,75	76,2	72,39	75,2	72,47	72,15	67,98	71,07	72,39	69,82	64,45
<i>Dont transferts aux ménages</i>	0	NC	0		0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Dont transferts aux entreprises</i>	78,51	NC	76,2	NC	75,2	51,07	72,15	47,8	71,07	51,11	69,82	59,01
<i>Dont transferts aux collectivités territoriales</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Dont transferts aux autres collectivités</i>	0	NC	0	NC	0	21,4	0	20,18	0	21,28	0	5,45
Total dépenses hors titre 2	78,51	78,8	76,2	72,39	75,2	72,5	72,15	67,98	71,07	72,4	69,82	64,45
Total dépenses tous titres	78,51	78,8	76,2	72,39	75,2	72,5	72,15	67,98	71,07	72,4	69,82	64,45

Source : réponses du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au questionnaire budgétaire (LFI = loi de finances initiale, LR = loi de règlement, PLF = projet de loi de finances).

La diminution des crédits de l'action 3 s'explique par la **conjugaison de plusieurs facteurs** :

– le dispositif CGMF est en voie d'extinction et la participation de l'État au financement de ce dispositif se réduit en conséquence ;

– les dettes qui avaient été faites en 2013 auprès de divers organismes du fait d'une sous-budgétisation due aux incertitudes qui pesaient alors sur la flotte de commerce ont été résorbées en majeure partie en 2014 ;

– la dotation de l'ACOSS a été réduite de manière conséquente, du fait de la mise en œuvre du pacte de compétitivité. En effet, ce dernier a permis une réduction de cotisations pour les allocations familiales et la compensation financée sur le programme 205 s'en est trouvée diminuée ;

– la dotation de l'ENIM a été évaluée au plus juste, du fait des incertitudes affectant les perspectives de poursuite d'activité de la SNCM et de MyFerryLink.

4. L'action 4 « Action interministérielle de la mer »

L'action civile de l'État en mer est une **politique interministérielle** qui regroupe quarante-cinq missions. Celles-ci sont prises en charge par une dizaine de ministères, qui interviennent aux côtés du MEDDE. Le service des affaires maritimes participe à une quarantaine de ces missions ; il en **coordonne** une **quinzaine**, qui **concernent le contrôle et surveillance des activités maritimes** : police de la navigation, de la sécurité des navires, des pêches, l'environnement,...

La **police en mer** désigne un ensemble de missions allant de la police de la navigation maritime à la police des pêches maritimes. Elle est notamment assurée par le **dispositif de contrôle et de surveillance** (DCS) des affaires maritimes.

En 2016, **82 % des crédits de paiement de l'action 4** (9,83 millions d'euros) sont affectés **au DCS** et couvrent notamment :

– l'entretien des moyens nautiques des unités littorales des affaires maritimes (ULAM), leurs frais de carburant, etc.

– l'acquisition des licences d'utilisation d'imagerie satellite pour la surveillance des pêches dans les zones des terres australes et antarctiques françaises par les satellites « RADARSAT » ;

– le fonctionnement de l'antenne située à Kerguelen.

Ayant cette année choisi de consacrer son rapport au financement de la politique de sécurité maritime, votre rapporteur analysera plus en détail l'action du DCS et son financement dans la seconde partie de son avis.

13 % des crédits de paiement de l'action 4 (1,56 million d'euros) contribuent au financement du **dispositif ORSEC/Polmar-Terre** :

– exercices d'entraînement et stages de formation des personnels ;

– entretien et renouvellement des matériels (achat de barrages flottants anti-pollution, récupérateurs pour produits visqueux, etc.) ;

- construction et entretien des sites de stockage de ces matériels ;
- conduite d'études pour améliorer les techniques de lutte contre la pollution.

Enfin, **5 % des crédits de paiement** (0,56 million d'euros) sont affectés à la délivrance de titres de navigation, au financement de brochures et de campagnes d'information relatives à la sécurité, et à la participation aux manifestations et salons ayant trait au nautisme.

Au total, les crédits de paiement de l'action 4 s'élèveront à 11,96 millions d'euros en 2016, soit une augmentation de 17 % (1,74 million d'euros) par rapport à 2015.

Les crédits de l'action 4 sont relativement stables depuis 2010 mais **l'exécution des crédits a toujours été en retrait par rapport aux prévisions** (en moyenne, on constate que, pour 10 millions de crédits de paiement ouverts en loi de finances initiale, seuls 8 millions sont consommés). Ces écarts s'expliquent par le fait que les divers « gels » et « rabots » s'appliquent à l'action 4 alors qu'ils ne s'appliquent ni à l'action 2 (qui finance l'enseignement maritime) et ni à l'action 3 (qui finance des exonérations de charges patronales). C'est pourquoi il ne faut pas survaloriser cette hausse des crédits de l'action 4.

ÉVOLUTION DU BUDGET DE L'ACTION 4 DEPUIS 2010

Programme 205 – Action 4 Autorisations d'engagement (en millions d'euros)	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 2 : dépenses de personnel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 3 : dépenses de fonctionnement	5,09	4,48	5,09	5,36	5,11	6,59	6,5	7,05	6,2	7,35	6,19	6,47
<i>Dont dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel</i>	5,09	NC	5,09	5,24	5,11	6,54	6,5	6,89	6,2	7,25	6,19	6,47
<i>Dont subventions pour charges de service public</i>	0	NC	0	0,13	0	0,05	0	0,16	0	0,11	0	0
Titre 5 : dépenses d'investissement	3,8	2,93	4,65	2,9	4,52	1,69	3,92	1,3	3,8	0,85	3,8	5,39
<i>Dont dépenses pour immobilisations corporelles de l'État</i>	3,8	NC	4,65	NC	4,52	1,69	3,92	1,3	3,8	0,85	3,8	5,39
<i>Dont dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 6 : dépenses d'intervention	0,73	0,86	0,83	0,52	0,11	0,21	0,52	0,13	0,15	0,14	0,12	0,1
<i>Dont transferts aux ménages</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Dont transferts aux entreprises</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0,1	0	0,01	0	0
<i>Dont transferts aux collectivités territoriales</i>	0,73	NC	0,75	NC	0,03	0,12	0,02	-0,08	0,02	0,08	0,02	0
<i>Dont transferts aux autres</i>	0	NC	0,08	NC	0,08	0,1	0,5	0,11	0,13	0,05	0,1	0,1

<i>collectivités</i>												
Total dépenses hors titre 2	9,63	8,27	10,56	8,78	9,74	8,49	10,94	8,49	10,15	8,34	10,1	11,96
Total dépenses tous titres	9,63	8,27	10,56	8,78	9,74	8,49	10,94	8,49	10,15	8,34	10,1	11,96

Programme 205 - Action 4 Crédits de paiement (en millions d'euros)	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 2 : dépenses de personnel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 3 : dépenses de fonctionnement	5,52	4,4	5,14	5,35	5,17	6,45	6,33	6,45	6,22	7,13	6,22	6,27
<i>Dont dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel</i>	5,52	NC	5,14	5,22	5,17	6,4	6,33	6,28	6,22	7,02	6,22	6,27
<i>Dont subventions pour charges de service public</i>	0	NC	0	0,13	0	0,05	0	0,16	0	0,11	0	0
Titre 5 : dépenses d'investissement	3,99	3,04	4,81	2,85	4,52	1,66	4	1,38	3,87	0,67	3,88	5,59
<i>Dont dépenses pour immobilisations corporelles de l'État</i>	3,99	NC	4,81	NC	4,52	1,66	4	1,38	3,87	0,67	3,88	5,59
<i>Dont dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
Titre 6 : dépenses d'intervention	0,73	0,73	0,83	0,56	0,11	0,21	0,52	0,11	0,15	0,23	0,12	0,1
<i>Dont transferts aux ménages</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Dont transferts aux entreprises</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0,11	0	0
<i>Dont transferts aux collectivités territoriales</i>	0,73	NC	0,75	NC	0,03	0,12	0,02	0	0,02	0,08	0,02	0
<i>Dont transferts aux autres collectivités</i>	0	NC	0,08	NC	0,08	0,1	0,5	0,11	0,13	0,04	0,1	0,1
Total dépenses hors titre 2	10,24	8,18	10,79	8,76	9,79	8,33	10,85	7,93	10,24	8,03	10,22	11,96
Total dépenses tous titres	10,24	8,18	10,79	8,76	9,79	8,33	10,85	7,93	10,24	8,03	10,22	11,96

Source : réponses du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au questionnaire budgétaire. (LFI = loi de finances initiale, LR = loi de règlement, PLF = projet de loi de finances).

5. L'action 5 « Soutien au programme »

L'action 5 regroupe des crédits qui contribuent au développement de **politiques transversales** des services des affaires maritimes.

Les crédits de paiement de l'action 5 s'élèveront à **6,76 millions d'euros** en 2016, soit une augmentation de 5,5 % par rapport à 2015 (0,35 million d'euros).

Plus de 60 % des crédits de l'action 5 (4,16 millions d'euros) concernent le fonctionnement courant des services centraux, des services déconcentrés inter-régionaux et du guichet unique du RIF situé à Marseille.

Les **40 % restants** contribuent à financer des formations délivrées par l'ENSAM, les **loyers budgétaires** des directions inter-régionales de la mer (et des

<i>Dont transferts aux entreprises</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0	0	0,05	0	0
<i>Dont transferts aux collectivités territoriales</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	-0,05	0	0	0	0
<i>Dont transferts aux autres collectivités</i>	0	NC	0	NC	0	0	0	0,01	0	0,02	0	0
Total dépenses hors titre 2	9,26	12,03	6,7	9,17	6,81	7,63	6,74	10,34	6,45	9,49	6,41	6,76
Total dépenses tous titres	9,26	12,03	6,7	9,17	6,81	7,63	6,74	10,34	6,45	9,49	6,41	6,76

Source : réponses du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au questionnaire budgétaire.
(LFI = loi de finances initiale, LR = loi de règlement, PLF = projet de loi de finances).

II. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 203 AFFECTÉS AUX INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Si la plus grande partie du programme 203 n'entre pas dans le périmètre du présent avis car ce programme est surtout consacré aux infrastructures ferroviaires, routières et aéroportuaires, il convient toutefois d'évoquer ici les crédits de l'action 11 (« Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires ») consacrés aux infrastructures portuaires, dont l'évolution est retracée dans le tableau ci-dessous :

ÉVOLUTION DEPUIS 2010 DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET DES CRÉDITS DE PAIEMENT DE L'ACTION 11 CONSACRÉS AUX INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 2 : dépenses de personnel	Sans Objet											
<i>Dont AE consacrées aux infrastructures portuaires</i>	Sans Objet											
Titre 3 : dépenses de fonctionnement	62.3	51,5	61.4	64.9	60.6	60.3	256	267.6	266	260.2	263	NC
<i>Dont AE consacrées aux infrastructures portuaires</i>	1.7	NC	1.9	NC	1.9	NC	0.5	NC	0.5	NC	0.5	NC
<i>1- Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel</i>	3.4	-3.5	2.97	16.7	2.87	14.8	1.5	4.7	1.5	4.5	1.78	NC
<i>Dont AE consacrées aux infrastructures portuaires</i>	1.7	NC	1.9	NC	1.9	NC	0.5	NC	0.5	NC	0.5	NC
<i>2-Subventions pour charges de service public</i>	58.9	55	58.5	48.2	58.8	45.5	254	262.9	265	255.7	261	NC
<i>Dont AE consacrées aux infrastructures portuaires</i>	0	NC	0	NC	0	NC	0	NC	0	NC	0	NC
Titre 5 : dépenses d'investissement	43.7		12,1		1.9		-18.9		3.1		NC	
<i>Dont AE consacrées aux infrastructures portuaires</i>	0	NC	0	NC	0	NC	0	NC	0	NC	0	NC
Titre 6 : dépenses d'intervention	124.2	163.6	73.4	168.7	66.5	84.5	72.8	175.3	59.6	113.8	51.5	NC
<i>Dont AE consacrées aux infrastructures portuaires</i>	57.2	NC	56.9	NC	56.9	NC	58.3	NC	53.5	NC	48.6	NC
<i>1-Transferts aux entreprises</i>	124.2	155.3	73.4	161.6	66.5	77.6	72.8	162.6	59.6	110.4	51.5	NC

Dont AE consacrées aux infrastructures portuaires	57.2	NC	56.9	NC	56.9	NC	58.3	NC	53.5	NC	48.6	NC
2- <i>Autres</i>	Sans Objet											
<i>Dont AE consacrées aux infrastructures portuaires</i>	Sans Objet											
Total dépenses hors titre 2	186.5	NC	134.8	NC	127.1	NC	328.8	NC	325.6	NC	314.5	NC
<i>Dont AE consacrées aux infrastructures portuaires</i>	58.9	NC	58.8	NC	58.8	NC	58.8	NC	54	NC	49.1	NC
Total dépenses tous titres	186.5	NC	134.8	NC	127.1	NC	328.8	NC	325.6	NC	314.5	NC
<i>Dont AE consacrées aux infrastructures portuaires</i>	58.9	NC	58.8	NC	58.8	NC	58.8	NC	54	NC	49.1	NC

Programme 203 – action 11 – Crédits de paiement	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 2 : dépenses de personnel	Sans Objet											
<i>Dont CP consacrées aux infrastructures portuaires</i>	Sans Objet											
Titre 3 : dépenses de fonctionnement	62.3	NC	62.3	NC	61.7	NC	256.5	NC	267.5	NC	263	NC
<i>Dont CP consacrées aux infrastructures portuaires</i>	1.7	NC	1.7	NC	1.9	NC	0.5	NC	0.5	NC	0.5	NC
<i>1- Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel</i>	3.4	NC	3.87	NC	2.87	NC	2	NC	1.7	NC	1.88	NC
<i>Dont CP consacrées aux infrastructures portuaires</i>	1.7	NC	1.7	NC	1.9	NC	0.5	NC	0.5	NC	0.5	NC
<i>2-Subventions pour charges de service public</i>	58.9	NC	58.5	NC	58.8	NC	254.5	NC	265.3	NC	262	NC
<i>Dont CP consacrées aux infrastructures portuaires</i>	0	NC	0	NC	0	NC	0	NC	0	NC	0	NC
Titre 5 : dépenses d'investissement	Sans Objet											
<i>Dont CP consacrées aux infrastructures portuaires</i>	Sans Objet											
Titre 6 : dépenses d'intervention	67.3	NC	69.1	NC	72.6	NC	77.7	NC	59.6	NC	57.7	NC
<i>Dont CP consacrées aux infrastructures portuaires</i>	57.2	NC	56.9	NC	56.9	NC	58.3	NC	53.5	NC	48.6	NC
<i>1-Transferts aux entreprises</i>	67.3	NC	69.1	NC	72.6	NC	77.7	NC	59.6	NC	57.7	NC
<i>Dont CP consacrées aux infrastructures portuaires</i>	57.2	NC	56.9	NC	56.9	NC	58.3	NC	53.5	NC	48.6	NC

2- <i>Autres</i>	Sans Objet											
<i>Dont CP consacrées aux infrastructures portuaires</i>	Sans Objet											
Total dépenses hors titre 2	129.6	NC	131.4	NC	145.2	NC	334.2	NC	327.1	NC	320.6	NC
<i>Dont CP consacrées aux infrastructures portuaires</i>	0	NC	0	NC	0	NC	0	NC	0	NC	0	NC
Total dépenses tous titres	129.6	NC	131.4	NC	145.2	NC	334.2	NC	327.1	NC	320.6	NC
<i>Dont CP consacrées aux infrastructures portuaires</i>	58.9	NC	58.6	NC	58.8	NC	58.8	NC	54	NC	49.1	NC

Source : réponses du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au questionnaire budgétaire. (LFI = loi de finances initiale, LR = loi de règlement, PLF = projet de loi de finances).

Les **crédits de paiement de l'action 11** consacrés aux infrastructures portuaires correspondent à 14,6 % des crédits de cette action. Ils représenteront en 2016, **un peu plus de 46 millions d'euros**, soit une diminution de 6 % (3,1 millions d'euros) par rapport à 2015 ⁽¹⁾.

Cette évolution s'inscrit dans une tendance à la baisse des crédits de cette action, qui ont diminué de 16,6 % entre 2010 et 2015 (diminution de près de 10 millions d'euros).

Une **faible part de ces crédits** (environ 200 000 euros) est consacrée à :

- l'entretien des infrastructures et l'exploitation des ouvrages des **ports maritimes de Saint-Pierre-et-Miquelon**, seuls ports relevant de l'État et non gérés par un établissement public ;

- le fonctionnement technique des **capitaineries** des ports de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Mayotte et des ports métropolitains dans lesquels l'État est resté l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.

150 000 euros sont consacrés au maintien et au renouvellement des **applications informatiques** rendues nécessaires par l'application de certaines directives européennes (statistiques, suivi des navires à risques, suivi des déchets des navires, contrôle au titre de l'État du port) (cf. seconde partie).

La plupart de ces crédits (45,8 millions d'euros) sont consacrés à **l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des grands ports maritimes**. Ces

(1) Par ailleurs, les moyens de l'action 11 sont complétés par des fonds de concours versés par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour l'entretien et le développement des infrastructures fluviales et portuaires. Estimés à 59,4 millions d'euros de crédit de paiement en 2016, ils doivent servir à financer :

- la part de l'État dans les contrats de plan, de projet ou de développement pour les volets portuaire et fluvial ;
- le plan de relance portuaire ;
- la participation de l'État à des opérations portuaires non contractualisées dans des contrats de projet ou de développement et relevant de l'État ou de ses établissements publics.

travaux sont réalisés principalement, pour les ports métropolitains, à l'aide des moyens du groupement d'intérêt économique (GIE) Dragages-Ports. Créé en 1979, il rassemble l'État et les grands ports maritimes métropolitains pour répondre, au meilleur coût, aux besoins de dragage des ports en optimisant l'emploi des dragues.

À ce sujet, votre rapporteur pour avis souhaite rappeler que le problème de sous-budgétisation du dragage des ports, qu'il n'a cessé de signaler dans ses avis précédents, n'est toujours pas résolu.

III. LES INQUIÉTUDES DU MONDE MARITIME FRANÇAIS

Ayant cette année choisi de consacrer son avis au financement de la politique de sécurité maritime (qui relève des actions 1 et 4 du programme 205), votre rapporteur se limitera ici à rappeler brièvement qu'une partie des problèmes qu'il avait présentés dans ses rapports précédents comme autant de sujets d'inquiétude pour le monde maritime n'a pas trouvé de solution.

A. DES MESURES URGENTES POUR ENRAYER LE DÉCLIN DE LA FLOTTE PÉTROLIÈRE REPOUSSÉES

L'un des objectifs de la politique pétrolière de la France est d'assurer la **sécurité des approvisionnements énergétiques en produits pétroliers** et, à cette fin, la loi du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier ⁽¹⁾ devait garantir la constitution et le maintien des stocks stratégiques d'hydrocarbures permettant d'assurer une couverture minimale des besoins du pays, notamment en cas de crise majeure. Cette sécurité devait être garantie, d'une part, par la **constitution de stocks stratégiques** et, d'autre part, par le **maintien d'une capacité nationale de transport maritime susceptible d'en assurer la reconstitution**.

Le **maintien de cette capacité nationale** de transport maritime était **garanti par l'article 6 de la loi de 1992** qui avait été codifié en 2011 ⁽²⁾ aux articles L. 631-1 et L. 631-2 du code de l'énergie. **L'article L. 631-1**, reprenant le premier alinéa de l'article 6 de cette loi disposait que : « *Tout propriétaire d'une unité de distillation atmosphérique dans une usine exercée de raffinage de pétrole brut en France métropolitaine est tenu de disposer, en propriété ou par affrètement à long terme, d'une capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle aux quantités de pétrole brut qui entrent dans ladite usine.* ».

L'article L. 631-2 précisait quant à lui que « *les quantités de pétrole brut définies à l'article L. 631-1 sont celles qui ont été importées ou introduites sur le territoire national. Elles ne comprennent ni les quantités de pétrole brut qui sont transformées en produits non affectés à la consommation énergétique, ni les*

(1) Loi n° 92-1443 du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier.

(2) Ordonnance n° 2011-504 du 9 mai 2011 portant codification de la partie législative du code de l'énergie.

quantités de pétrole brut non affectées à la consommation nationale si celles-ci font l'objet d'un contrat de raffinage à façon ou d'un contrat de vente de produits ferme à long terme ». **L'obligation de pavillon était ainsi explicitement limitée aux importateurs de pétrole brut** et ne concernait pas les importateurs de produits raffinés destinés à la consommation nationale.

Le **recul de la flotte pétrolière** est une **tendance durable depuis les années 1980** et la crise qui a frappé les supertankers après les chocs pétroliers. Après des années de **stabilisation** rendues possibles par la loi du 31 décembre 1992, la crise qui a **débuté en 2008** a affecté fortement la flotte pétrolière française.

Or, du fait des **évolutions structurelles** du marché énergétique français, **la portée du dispositif** prévu par la rédaction initiale des articles L. 631-1 et L. 631-2 du code de l'énergie **se trouvait désormais fortement limitée**. En effet, les pays producteurs de pétrole du Moyen-Orient ayant désormais acquis des capacités de transformation des hydrocarbures bruts, l'activité de raffinage de pétrole brut sur le sol français a diminué tandis que les importations de pétrole raffiné ont fortement augmenté, au détriment des importations de pétrole brut. Or la perte de capacité sous pavillon national n'a pas été compensée par une hausse équivalente de la capacité de transport maritime de produits finis issus du raffinage, ces derniers étant exclus de l'obligation imposée par les articles L. 631-1 et L. 631-2 du code de l'énergie. Cependant, les enjeux de sécurité en termes d'approvisionnements énergétiques sont les mêmes, qu'il s'agisse de pétrole brut ou de pétrole raffiné.

Une mission sur la question a été confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable et au Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies, qui ont rendu leur rapport en août 2013.

À l'occasion du CIMER du 2 décembre 2013, le Gouvernement a indiqué qu'il allait préparer une réforme de la loi de 1992 en modifiant l'assiette de l'obligation, pour l'étendre à l'ensemble des navires de transports de produits pétroliers.

Lors de l'examen en première lecture par l'Assemblée nationale du **projet de loi relatif à la transition énergétique**⁽¹⁾, un **amendement** présenté par Arnaud Leroy a été adopté. Il a permis **d'étendre l'obligation issue de la loi de 1992 aux produits raffinés**⁽²⁾. À cette occasion, Philippe Plisson, rapporteur, a salué cette avancée en indiquant que : *« La France peut confier les transports des hydrocarbures à des navires étrangers, quand tout va globalement bien, en Europe et dans le monde. Si un conflit dur venait à éclater, qu'il soit diplomatique, économique ou militaire, la situation actuelle reviendrait à donner à un État tiers un pouvoir considérable sur le bon fonctionnement de notre pays. Or, ce tiers pourrait être mal disposé ou même, plus simplement, préférer*

(1) Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

(2) Amendement n° 1565 de M. Arnaud Leroy, modifiés par les sous-amendements n° 2612, 2597, 2598 et 2599 de M. Philippe Plisson, rapporteur.

employer ses moyens maritimes à ses propres intérêts. Nous serions alors dépourvus matériellement d'une part, parce que nous n'aurions plus les navires nécessaires au transport d'hydrocarbures, et humainement d'autre part, parce que nous aurions perdu les compétences associées à cette activité extrêmement technique. »

L'article 60 de la loi sur la transition énergétique a conduit à supprimer l'article L. 631-2 du code de l'énergie et à adopter une nouvelle rédaction de son article L. 631-1.

Article L. 631-1 du code de l'énergie issu de l'article 60 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte

« I.— Toute personne qui réalise, en France métropolitaine, une opération entraînant l'exigibilité des taxes intérieures de consommation sur un produit pétrolier figurant sur la liste mentionnée à l'article L. 642-3 ou livre à l'avitaillement des aéronefs un produit pétrolier figurant sur cette liste est tenue de justifier d'une capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle aux quantités mises à la consommation au cours de la dernière année civile.

II.— Chaque assujetti se libère de l'obligation de capacité prévue au I :

1° Soit en disposant de navires par la propriété ou par l'affrètement à long terme ;

2° Soit en constituant avec d'autres assujettis une société commerciale, une association ou un groupement d'intérêt économique dans la finalité de souscrire avec des armateurs des contrats de couverture d'obligation de capacité conformes aux contrats types reconnus par le ministre chargé de la marine marchande ;

3° Soit en recourant de façon complémentaire aux moyens ouverts aux 1° et 2°.

III.— Les conditions d'application du présent article ainsi que les dispositions transitoires relatives à son entrée en vigueur sont déterminées par décret. »

Votre rapporteur, qui avait attiré dès 2013 l'attention du Gouvernement sur ce problème, **ne pourrait que se féliciter de l'adoption de l'article 60 de la loi sur la transition énergétique**, si le décret et l'arrêté d'application présentés en septembre dernier au Conseil supérieur de la marine marchande n'avaient suscité une **violente désapprobation** de la part de l'ensemble des partenaires sociaux.

Le Gouvernement s'est engagé à améliorer le texte mais force est de constater que, lors de la réunion la commission du développement durable du 27 octobre dernier, au cours de laquelle a été examinée la proposition de loi d'Arnaud Leroy sur l'économie bleue, un amendement de son auteur permettant d'améliorer le dispositif issu de la loi sur la transition énergétique a été repoussé par le Gouvernement.

C'est pourquoi votre rapporteur appelle le Gouvernement à prendre des mesures concrètes pour assurer une mise en œuvre effective de la loi votée par l'Assemblée nationale, qui ne trahisse pas l'esprit du législateur.

B. LA COMPÉTITIVITÉ DES PORTS MARITIMES HANDICAPÉE PAR LA BAISSÉ DES CRÉDITS CONSACRÉE AU DRAGAGE

Votre rapporteur rappelle que le problème de **sous-budgétisation du dragage des ports**, qu'il n'a cessé de dénoncer dans ses avis précédents, n'est toujours pas résolu. Or il s'agit là d'une opération essentielle pour la compétitivité de nos ports, et pour le dynamisme du tissu économique des territoires constituant leur hinterland.

Le 6 octobre 2014, la Cour des comptes a rendu public un rapport sur la gestion du GIE Dragages-Ports pour les exercices 2005 à 2012 ⁽¹⁾ et a constaté à cette occasion un **désengagement de l'État** qui corrobore le ressenti des acteurs du monde maritime rencontrés par votre rapporteur lors de la préparation des précédents avis budgétaires.

La quantité de sédiments marins dragués en 2009, en France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer, est de 49,2 millions de mètres cubes et environ 81 % de ces sédiments sont collectés par les sept grands ports maritimes métropolitains. Le **dépôt de sédiments dans les lits des fleuves**, couplé à **l'augmentation continue de la taille des navires** – et donc de leur tirant d'eau –, fait du dragage **une condition de la survie économique** des grands ports maritimes d'estuaire. La profondeur des voies d'accès doit être entretenue régulièrement (quotidiennement à Rouen) pour permettre l'accès aux navires. Selon les calculs du grand port maritime de Rouen, disposer d'un tirant d'eau inférieur à 10 mètres se traduirait par la perte d'un tiers du trafic actuel.

Il ne faut cependant pas penser que l'absence de dragage ne mettrait en péril que les ports d'estuaire. Celui-ci est par exemple indispensable au bon fonctionnement du port de Dunkerque, où la sédimentation peut atteindre plus d'un mètre par an, et où les navires accueillis avec un tirant d'eau de plus de 14 mètres comptent pour 40 à 50 % du trafic total.

Or, les grands ports maritimes déplorent l'existence d'un **effet de ciseaux** entre **des coûts de dragage sans cesse croissants** et des **dotations de l'État en baisse constante**.

Les **dépenses d'entretien des accès des ports** (le dragage en grande partie, mais aussi les écluses) **ont augmenté de 15 millions d'euros** entre 2005 et 2012. Les volumes de sédiments dragués étant constants, cette augmentation s'explique notamment par les surcoûts dus aux nouvelles contraintes qui affectent les opérations de clapage ⁽²⁾.

(1) Cour des comptes, Rapport particulier sur le Groupement d'intérêt économique Dragages-Ports pour les exercices 2005 à 2012, rendu public le 6 octobre 2014.

(2) L'opération de clapage consiste à déverser en mer des substances (généralement, des déchets ou des produits de dragage), en principe à l'aide d'un navire dont la cale peut s'ouvrir par le fond.

Or, si en 2012, les **dépenses d'entretien** des accès des ports s'élevaient à **99,25 millions d'euros**, la **dotation versée par l'État** n'était que **50,97 millions d'euros** ⁽¹⁾. L'État ne finance donc que la moitié des coûts du dragage alors qu'en application de **l'article R. 5313-69 du code des transports**, il devrait en supporter la totalité ⁽²⁾. La situation empire encore en 2016 car les crédits affectés au dragage passent à 45,8 millions d'euros !

Le dragage étant une nécessité absolue pour la poursuite de l'activité des grands ports maritimes, ceux-ci seront contraints d'absorber les sommes non compensées sur leur budget propre – ainsi que sur celui du groupement d'intérêt économique Dragages-Ports.

La France ne gagnera rien à dissimuler une fraction du déficit de l'État derrière la mise en friche de ses grands ports maritimes. Ceux-ci représentent l'interface entre le pays et un commerce international mondialisé et saboter leur fonctionnement revient à renoncer à nos atouts dans la compétition internationale. Il est essentiel que le Gouvernement le réalise et qu'il **honore les engagements qui lui sont imposés par les textes réglementaires qu'il a lui-même adoptés**.

C. UNE ABSENCE DE RÉFLEXION STRATÉGIQUE SUR L'HINTERLAND ILLUSTRÉE PAR LES ATERMOIEMENTS SUR LE CANAL SEINE-NORD

Face à la perte de compétitivité de nos grands ports maritimes, il est urgent de réfléchir à une structuration de leur stratégie d'investissement ainsi qu'à l'amélioration de leur gouvernance.

Cependant, si l'on s'interroge beaucoup depuis quelques années sur la manière d'améliorer le fonctionnement de certains organes instaurés par la réforme portuaire de 2008 et qui semblent n'avoir jamais fait leurs preuves, **on oublie bien souvent qu'un grand port maritime n'est rien s'il n'est pas relié à un hinterland**. Il est aujourd'hui nécessaire de se demander comment les régions situées au cœur de la France se sentent concernées par l'influence des grands ports maritimes. Un industriel de la Meuse est tout aussi impacté par la politique d'acheminement des grands ports qu'un industriel implanté dans une ville portuaire ! **Il faut que l'ensemble de nos territoires soient impliqués** dans la relation avec les grands ports maritimes, qui sont des éléments essentiels de l'aménagement du territoire de toute la France.

(1) *Cour des comptes, Rapport particulier sur le Groupement d'intérêt économique Dragages-Ports pour les exercices 2005 à 2012, rendu public le 6 octobre 2014, p. 23-26.*

(2) *L'article R. 5313-69 du code des transports dispose en effet que « L'État supporte les frais de l'entretien et de l'exploitation des écluses d'accès, de l'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports et des ouvrages de protection contre la mer ». Cet article précise également que « pour l'exécution de ces travaux, il supporte dans les mêmes conditions les dépenses relatives aux engins de dragage dans les conditions fixées par l'article R. 5313-73 » qui prévoit que « les dépenses relatives aux engins de dragage mentionnées à l'article R. 5313-69 que le port autonome assure aux frais de l'État comportent les dépenses d'acquisition, d'entretien, de grosses réparations, d'amélioration et de renouvellement du matériel affecté à ces opérations ».*

En effet, la **mise en mouvement des territoires** de la République est **conditionnée par leur capacité d'insertion** dans les flux commerciaux et logistiques de la mondialisation. La question des transports est donc fondamentale et il est nécessaire d'améliorer les axes de communication entre les territoires de l'hinterland et les grands ports maritimes.

Cette amélioration peut passer par un renforcement des liaisons routières, ferroviaires mais aussi des **liaisons fluviales**. À quelques semaines de la **COP 21**, il faut réaffirmer le soutien de la France à la construction de ces infrastructures de transport permettant une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cependant, il faut veiller à ce que ce développement **réponde à des besoins économiques réels** et ne se fasse pas à fonds perdus.

Dans ce cadre, votre rapporteur pour avis souhaite que **le Gouvernement précise sa stratégie concernant la réalisation du canal Seine– Nord– Europe**. S'agit-il d'un projet qui permettra **d'accroître l'attractivité** d'un port comme Dunkerque – aujourd'hui soumis à une rude compétition avec les ports du Range Nord – et de **faciliter ses relations avec un hinterland** qui s'étend jusqu'au Bassin parisien ? Ou bien ne s'agit-il que d'un investissement dépourvu de vision stratégique, dont le pilotage sera soumis aux aléas de la vie politique ?

Votre Rapporteur pour avis **prend acte des progrès** qui ont été faits récemment pour sortir ce projet de l'ornière mais **se demande quelle sera la légitimité** de la France à bénéficier des subventions promises par l'Union européenne si aucune décision n'est prise sur les modes de financement à mettre en œuvre au niveau national et local et si aucune vision stratégique ne sous-tend cet investissement de long terme.

LE PROJET DE CANAL SEINE–NORD–EUROPE

Un projet ambitieux

Le projet de canal Seine–Nord–Europe constitue la **section française du projet de liaison fluviale internationale Seine-Escaut**, projet qui était inscrit sur la liste des « projets prioritaires » du réseau trans-européen de transport (RTE-T) et fait aujourd’hui partie des nouveaux corridors multimodaux du réseau central du RTE-T.

Il consiste en la **création d’un canal à grand gabarit de 107 km**, entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut. Il doit relier les bassins de la Seine et de l’Oise au réseau européen à grand gabarit et permettre le **transport de chargements de fret atteignant 4 400 tonnes**. Quatre plates-formes multimodales doivent être construites le long de ce canal.

Il s’inscrit dans **une politique de report modal du fret de longue distance de la route vers la voie d’eau** : les études, conduites dans le cadre de la déclaration d’utilité publique en 2008, prévoient que 13,3 à 15 Mt de fret seront transportées sur le canal à l’horizon 2020, évitant ainsi la circulation de 500 000 poids-lourds par an, notamment sur les autoroutes A1 et A13.

Une mise en œuvre chaotique

En **2008**, le canal Seine-Nord-Europe –dont la construction était envisagée depuis plus de dix ans– est inscrit dans la **loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l’environnement**.

Le projet est **déclaré d’utilité publique en 2008** et un **partenariat public– privé** de 4 milliards d’euros sur la période 2009-2020 est mis en place.

Après avoir fait le constat de **l’impasse financière** générée par la mise en œuvre de ce partenariat, le Gouvernement décide en **2013** de mettre fin à cette procédure et de **réexaminer les aspects techniques et financiers du dossier**. De plus, il choisit d’étudier le financement de la liaison fluviale dans sa globalité, en associant dans une même réflexion le canal Seine–Nord–Europe et les opérations d’accompagnement.

Le partenariat public-privé est remplacé par une **maîtrise d’ouvrage publique**. Le marché n’est pas présenté en un bloc mais par **lots**, de manière à ce que les entreprises locales puissent répondre à l’appel d’offres.

Le Gouvernement introduit, dans la **loi du 6 août 2015** pour la croissance, l’activité et l’égalité des chances économiques, une habilitation à créer par ordonnance sous neuf mois **une société de projet** chargée de réaliser le projet de canal Seine–Nord–Europe. La gouvernance de cette société doit associer l’État et les collectivités territoriales qui participent au financement du projet.

Sur la base d’un **rapport remis par notre collègue Rémi Pauvros** le 19 juin 2015, le secrétaire d’État en charge des transports :

- charge **Voies Navigables de France** de la **préfiguration de la société de projet** du canal Seine–Nord–Europe ;
- confie à M. Christian de Fenoyl et à M. Noël de Saint-Pulgent la mission de consolider et de finaliser le financement du projet à travers la **conclusion d’un protocole de financement et de gouvernance** du projet, réunissant l’État et les collectivités territoriales ;
- charge la préfète de région Picardie, préfète coordonnatrice du projet, **d’animer des démarches de démocratie participative** en lien avec la future société de projet et les collectivités territoriales.

Enfin, à la suite du dépôt, par la Wallonie, la Flandre et la France, d’une demande de subvention européenne dans le cadre du dernier appel à projets au titre du Mécanisme pour l’Interconnexion de l’Europe, la **Commission européenne** annonce le 29 juin 2015, qu’elle envisage de subventionner la réalisation de la liaison Seine-Escaut, incluant le projet de canal Seine–Nord–Europe, à hauteur de **980 millions d’euros** pour la période 2015-2019. Cette subvention sera partagée entre la Wallonie, la Flandre et la France.

SECONDE PARTIE : UN BUDGET DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ MARITIMES CONTRAINT

La **sécurité maritime** comporte deux éléments : la **sécurité des personnes** et la **prévention de la pollution**. Elle présente plusieurs aspects indissociables :

- la sécurité des navires, qui concerne les navires, leur équipage et, le cas échéant, leurs passagers,
- la sécurité de la navigation,
- la facilitation du trafic maritime.

La **sûreté maritime** désigne la prévention et la lutte contre tous actes illicites (terrorisme, malveillance) perpétrés contre le navire, son équipage, ses passagers ou les installations portuaires.

L'action 1 du programme 205 concerne **essentiellement la sécurité maritime**, les crédits affectés à la préservation de la **sûreté maritime** relevant essentiellement du **ministère de la défense** et **des douanes** (cf. action 10 du programme 146, action 3 du programme 178 et action 3 du programme 302).

La réglementation de la sécurité des navires concerne leur flottabilité, leur stabilité, leurs équipements, les conditions de travail et de vie des équipages embarqués et la protection du milieu marin.

Dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritimes, **la France exerce son autorité selon une triple approche** :

- en tant **qu'État du pavillon**, elle doit garantir le respect des normes internationales requises à bord des navires battant pavillon français ;
- en tant **qu'État du port**, elle doit contrôler les navires de commerce étrangers faisant escale dans ses ports ;
- en tant **qu'État côtier**, elle doit assurer deux types de missions :
 - l'organisation et la coordination de la recherche et du sauvetage maritime le long des côtes françaises ;
 - la sécurisation des routes et des accès portuaires par le balisage maritime, la surveillance de la circulation du trafic maritime dans les zones de séparation de trafic, l'information des capitaines, patrons et skippers sur l'environnement et la situation nautique (y compris météorologique).

Plusieurs services de l'État sont mobilisés pour la mise en œuvre de ces missions, ainsi que des associations à but non lucratif.

L'action 1 du programme 205 rassemble les **crédits d'investissement et de fonctionnement d'une partie d'entre eux**, dont le rôle est essentiel pour garantir la sécurité en mer : les centres de sécurité des navires (CSN), le bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer), les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), l'armement des phares et balises (APB) et la société nationale de sauvetage en mer (SNSM).

Par ailleurs, **l'action 4 du programme 205** finance dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes qui participe à l'exercice des missions de police en mer, qui vont de la police de la navigation maritime à la police des pêches maritimes.

I. LES CSN

Les CSN ont été mis en place en 1979. Il s'agit de services spécialisés des directions interrégionales de la mer (DIRM) en métropole ou de services spécialisés des directions de la mer, dans les départements d'outre-mer. Ils sont au nombre de seize (Dunkerque, Boulogne, Le Havre, Rouen, Caen, Saint-Malo, Brest, Lorient, Concarneau, Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille, Sète, Fort de France et Saint Denis de la Réunion).

Les CSN sont également implantés à Tahiti, à Saint-Pierre-et-Miquelon et en Nouvelle-Calédonie.

Les CSN sont chargés **d'inspecter les navires de commerce**, les **navires de pêche** et les **navires de plaisance à utilisation commerciale** et de contrôler leur conformité à la réglementation en vigueur. Ce contrôle est essentiellement un **contrôle technique**, le contrôle du respect de la réglementation sociale relevant largement de l'inspection du travail.

A. MISSIONS EXERCÉES AU TITRE DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PAVILLON

Dans ce cadre, les CSN procèdent au contrôle des navires et engins professionnels **régis par la réglementation nationale** (et battant donc pavillon français) ainsi que des **navires battant pavillon français soumis aux réglementations internationales**.

Ils assurent la **délivrance** et le renouvellement des **titres de sécurité** nationaux et de certains certificats internationaux pour les navires français.

L'État du pavillon applique pour ses navires des normes de sécurité et de sûreté définies par les **conventions internationales adoptées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale** (OMI) et leurs instruments d'application, qui régissent la construction, l'équipement, l'entretien, la conduite et des navires ainsi que la qualification de leurs équipages :

– la convention « **LL66** » (convention internationale sur les lignes de charge) du 5 avril 1966, qui réglemente l'enfoncement maximum des navires ;

– la convention « **Tonnage 69** » (convention sur le jaugeage des navires) du 23 juin 1969, qui concerne le jaugeage des navires ;

– la convention **SOLAS** (convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) du 1^{er} novembre 1974, qui traite de la sécurité du navire en général (normes de construction, protection incendie, engins et dispositifs de sauvetage, radiocommunications, sécurité de la navigation, transport de cargaisons pouvant être dangereuses).

Cette convention s'est fortement densifiée, en quantité et en complexité depuis une quinzaine d'années, avec notamment la mise en œuvre des codes ISM (code international de gestion de la sécurité des navires) et ISPS (code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires), tous deux inclus dans la convention SOLAS :

- Le code ISM, applicable depuis le 1^{er} juillet 2001, impose notamment aux compagnies d'armement maritime une analyse systématique de risques, la définition des responsabilités et la préparation aux situations d'urgence. Il prévoit la réalisation d'un audit des compagnies tous les ans et d'un audit des navires tous les deux ans et demi ;

- Le code ISPS, applicable depuis le 1^{er} juillet 2004, traite de l'élaboration des plans de sûreté (qui prévoient les moyens de lutte ou de protection, la création d'une zone de rassemblement du personnel ou encore la localisation des boutons d'alerte à distance). Il impose qu'un agent de sûreté soit désigné à bord de chaque navire, dans chaque compagnie et dans chaque infrastructure portuaire. Il prévoit la réalisation d'un audit de vérification des mesures liées à la sûreté tous les deux ans et demi ;

– la convention **MARPOL** (convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires) du 2 novembre 1973, qui concerne la prévention par les navires de toutes les pollutions (hydrocarbures, cargaisons de produits chimiques ou polluants de toute sorte, eaux usées, ordures, gaz d'échappement) ;

– la convention **STCW** (convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille) du 7 juillet 1978, qui traite des normes de formation des marins et de la délivrance de leurs brevets.

Par ailleurs, depuis peu, la France doit contrôler le respect par les navires battant pavillon français de la **convention « MLC 2006 »**, adoptée dans le cadre de **l'Organisation internationale du travail (OIT)**. Cette convention, adoptée le 23 février 2006 et entrée en vigueur le 20 août 2013, procède à une harmonisation au niveau mondial des **normes minimales applicables en ce qui concerne les conditions de vie et de travail à bord des navires de commerce** (conditions d'emploi, de logement, loisirs, alimentation, soins médicaux, protection sociale...). Elle est applicable aux navires de plus de 500 UMS de jauge brute pratiquant une navigation internationale. La déclaration de conformité du travail maritime délivrée par l'administration dans ce cadre est délivrée en France par les CSN, après un audit de vérification. Le renouvellement a lieu tous les cinq ans et un audit intermédiaire a lieu tous les deux ans et demi. Dans ce cadre, les CSN ont procédé à la certification de **189⁽¹⁾ navires français**. Les visites intermédiaires et de renouvellement seront groupées dans la mesure du possible, avec les visites de sûreté et les audits de gestion de la sécurité.

Certains contrôles effectués par la France au titre de l'État du pavillon répondent à des **exigences européennes** fixées par des directives, par exemple la directive du **26 avril 1999** sur la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides⁽²⁾ ou celle du **29 avril 1999** sur les ferries⁽³⁾.

Le contrôle de la sécurité des navires français repose sur plusieurs processus :

– une **étude préalable du dossier de sécurité** de chaque navire **lors de sa construction**, avec une vérification sur le chantier de la conformité de la construction et des équipements avec le dossier et les plans approuvés ;

– des **essais à la mer** et une **visite de mise en service** ;

– des **inspections périodiques** (en général annuelles) pour vérifier le maintien en état du navire ;

– pour les navires de commerce effectuant une navigation internationale, le **contrôle des plans de gestion de la sécurité** et des **plans de sûreté** des compagnies et des navires.

Les agents des CSN qui effectuent les missions de contrôle des navires, assurent la fonction **d'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques maritimes (ISNPRM)**.

(1) Chiffre au 30 octobre 2015.

(2) Directive 1999/32/CE du Conseil, du 26 avril 1999, concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE.

(3) Directive 1999/35/CE du Conseil, du 29 avril 1999, relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse.

Ils assurent la délivrance et le renouvellement des **titres de sécurité** des navires de commerce, des navires de pêche et des navires de plaisance à utilisation commerciale.

Ils effectuent également les **audits des navires soumis au code ISM** et délivrent à ces navires les certificats correspondants.

Enfin, ils procèdent à **l'analyse des plans de sûreté des navires** (documents rendus obligatoires par le **code ISPS** et qui rassemblent l'ensemble des politiques d'une compagnie maritime concernant la gestion de la sûreté du navire) et procèdent aux inspections afférentes à ces plans de sûreté (inspections initiales, intermédiaires et de renouvellement).

Depuis 2012, **une partie des missions de contrôle a été déléguée à des sociétés de classification habilitées**. Celles-ci effectuent, pour le compte de l'État, les tâches de mise en service et de délivrance de plusieurs des certificats internationaux pour les **navires de charge ⁽¹⁾ d'un tonnage supérieur à 500 UMS** qui effectuent une **navigation internationale**. Les sociétés de classification habilitées par la France sont le Bureau Veritas, le Registro Italiano Navale et le Det Norske Veritas- Germanischer Lloyd.

UN EXEMPLE DU PARTAGE DES COMPÉTENCES ENTRE SERVICES DE L'ÉTAT ET SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION : LA VISITE PÉRIODIQUE DE SÉCURITÉ

Navires battant pavillon français et exploités en navigation internationale		Navires exploités en navigation nationale
Navire de charge de plus de 500 UMS de jauge brute (hors navires spéciaux)	Inspection réalisée par une société de classification habilitée pour le compte de l'État (pour certains sujets) ou par le service des affaires maritimes (par exemple pour ce qui concerne le code ISM, le code ISPS, la MLC 2006...)	Inspection réalisée par le service des affaires maritimes
Navire de charge de moins de 500 UMS de jauge brute (hors navires spéciaux)	Inspection réalisée par le service des affaires maritimes	
Navire à passagers	Inspection réalisée par le service des affaires maritimes	
Navire spécial	Inspection réalisée par le service des affaires maritimes	

(1) L'article 1 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution définit le navire de charge comme « tout navire autre qu'un navire à passagers, un navire de pêche ou un navire de plaisance ».

Lors de son déplacement au CROSS Gris-Nez, votre rapporteur a pu rencontrer le chef du **centre de sécurité des navires de Boulogne-sur-Mer**, qui lui a présenté l'activité du centre. En dehors du chef de centre, le CSN de Boulogne-sur-Mer compte trois ISNPRM. La zone de compétences du CSN englobe les départements de l'Oise, de la Somme et du Pas-de-Calais à l'exception du port de Calais.

Pour ce qui concerne le **suivi des navires en service**, une grande partie de l'activité du CSN est liée au contrôle de la sécurité des **navires de pêche**, Boulogne-sur-Mer étant le premier port de pêche français (84 % des visites de navires en service et 77 % des certificats délivrés concernent des navires de pêche).

Pour ce qui concerne le **contrôle de la mise en service des navires**, le CSN intervient sur les sites de Boulogne-sur-Mer et d'Étaples de la **SOCARENAM**. L'an dernier, il a par exemple effectué les contrôles relatifs à la construction de deux vedettes de maintenance, d'un navire de servitude portuaire et d'un patrouilleur des douanes.

Par ailleurs, si le CSN de Boulogne-sur-mer n'est pas directement concerné par les contrôles au titre de l'État du port, ses effectifs sont susceptibles de **prêter assistance au CSN de Dunkerque**.

B. MISSIONS EXERCÉES AU TITRE DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

Les CSN ont en charge les inspections au titre du contrôle par l'État du port des navires étrangers en escale dans les ports français de métropole et des départements d'outre-mer.

En premier lieu, le contrôle des navires au titre de l'État du port consiste à vérifier que les navires étrangers faisant escale dans nos ports sont bien **conformes aux normes découlant des conventions internationales** applicables en matière de protection de l'environnement marin, de sauvegarde de la vie humaine en mer et de conditions de vie et de travail des gens de mer (conventions LL66, Tonnage 69, SOLAS, MARPOL, STCW de l'OMI, conventions 147⁽¹⁾ et 180⁽²⁾ de l'OIT et MLC 2006).

Le cadre dans lequel s'exercent ces contrôles est fixé par des memoranda. Un **memorandum d'entente** est un **accord inter-administrations** régional établissant, par *gentleman agreement*, un contrôle harmonisé et coordonné – avec échange d'informations – des navires étrangers faisant escale dans les ports des États parties à ce mémorandum. Il prévoit un nombre minimal d'inspections par membre.

(1) Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands n° 147, adoptée le 29 octobre 1976 dans le cadre de l'OIT et entrée en vigueur le 28 novembre 1981.

(2) Convention concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires adoptée le 22 octobre 1996 dans le cadre de l'OIT et entrée en vigueur le 8 août 2002.

Fondé en 1982 à l'initiative de la France après une série d'accidents majeurs au premier rang desquels figure la catastrophe de l'Amoco Cadiz, le **Mémorandum d'entente de Paris** est le premier accord inter-administratif régional établissant un contrôle coordonné des navires étrangers faisant escale dans les ports européens. Cet accord regroupe aujourd'hui 27 pays côtiers d'Europe (y compris la Fédération de Russie) et le Canada. La France est également membre du **Mémorandum de l'Océan Indien** depuis 2009 et du **Mémorandum des Caraïbes** depuis cette année.

En second lieu, le contrôle des navires au titre de l'État du port consiste à vérifier que les navires étrangers faisant escale dans nos ports sont bien **conformes à certaines normes fixées par l'Union européenne**. Par ailleurs, des directives fixent des objectifs à atteindre en matière de contrôle des navires.

Ainsi, la **directive du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port** ⁽¹⁾ rend obligatoires les règles du mémorandum de Paris dont la mise en œuvre est contrôlée par la Commission Européenne par l'intermédiaire de l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA). Des objectifs quantitatifs et qualitatifs en termes d'inspections sont assignés aux États membres. Un « **profil de risque des navires** » est établi, qui distingue les navires selon trois niveaux de risque : élevé, standard et faible. Il est élaboré en fonction du type de navire, du pavillon et des incidents ou plaintes rapportés. Il détermine notamment la périodicité des inspections à effectuer sur ces navires. Selon la date de la dernière inspection et le profil de risque, un navire peut être classé en « priorité 1 » (inspection obligatoire au premier port suivant), en « priorité 2 » (inspection facultative) ou sans priorité. Dans ce cadre, les États membres doivent effectuer annuellement un nombre total de visites de navires classés en « priorité 1 » et en « priorité 2 » (objectif quantitatif) parmi les navires qui font escale dans leurs ports. Par ailleurs, ils doivent contrôler 95 % des navires classés en « priorité 1 » présentant un profil de risque élevé et 90 % des autres navires classés en « priorité 1 » (objectif qualitatif).

La **directive du 26 avril 1999 sur la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides** impose aux États membres de réaliser des inspections de navires pour contrôler la teneur en soufre du combustible utilisé à bord et de procéder à l'analyse d'échantillons de ce combustible. À compter du 1^{er} janvier 2016, les modalités de contrôle doivent s'intensifier, du fait de la mise en place d'objectifs chiffrés à atteindre.

Enfin, la **directive du 29 avril 1999 sur les visites obligatoires sur les ferries** prévoit que les ferries effectuant une navigation sur une ligne régulière doivent être suivis et inspectés au moins deux fois par an par des fonctionnaires des États dans lesquels les navires font escale.

(1) Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port.

Les conventions internationales (notamment la convention SOLAS ou les conventions de l'OIT) exigent que le contrôle des navires étrangers au titre de l'État du port soit effectué par des fonctionnaires et ce dernier **ne peut donc être délégué à des sociétés privées**, contrairement à certaines des missions de contrôle exercées au titre de l'État du pavillon.

C. MOYENS

L'effectif des ISNPRM est constant depuis une dizaine d'années. Ils sont au nombre de 235 (dont 109 agents de catégorie A, membres des corps des administrateurs et des inspecteurs des affaires maritimes). Les ISNPRM sont formés à l'École nationale de la sécurité et de l'administration de la mer (ENSAM).

Seuls les fonctionnaires de catégorie A des CSN peuvent être habilités à effectuer des contrôles des navires étrangers au titre de l'État du port. Sur les 109 agents de catégorie A des CSN, 86 disposent de cette habilitation (72 en métropole et 14 outre-mer).

L'entrée en vigueur à partir de 2011 du nouveau régime d'inspection au titre de l'État du port prévu par la directive du 23 avril 2009 a entraîné une modification substantielle des méthodes de ciblage des navires à inspecter et l'utilisation d'une nouvelle application, l'application THETIS.

L'application THETIS

THETIS a été élaborée par l'**Agence européenne de sécurité maritime**.

Il s'agit d'un **système d'information** destiné à la mise en œuvre des directives du 29 avril 1999 et du 23 avril 2009 qui permettent à tous les États membres de **partager des données sur les navires et le ciblage** et d'**alerter** les agents habilités au contrôle des navires au titre de l'État du port sur le « profil de risque » des navires et leur niveau de priorité.

Par ailleurs, dans ce cadre de l'application **THETIS-S**, THETIS sert de plate-forme spécifique de partage d'informations pour l'application de la directive du 26 avril 1999 sur la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

Le **financement** de THETIS relève de l'EMSA.

Pour parvenir à remplir les objectifs annuels qui lui avaient été assignés, la France a dû procéder à des **modifications structurelles du fonctionnement des centres de sécurité des navires** : redéploiement des effectifs, adaptation du régime de travail (avec notamment la mise en place d'astreintes). Par ailleurs, à partir de 2013, la charge de travail des CSN a été augmentée par la **certification sociale des navires français** (cf. 1). C'est pourquoi les effectifs des CSN ont été maintenus et accompagnés de gains de productivité.

Par ailleurs, comme l'indique le tableau ci-dessous, le **budget de fonctionnement et d'investissement** des CSN est resté relativement stable depuis 2010, et a même connu une **légère augmentation** pour dépasser le million d'euros à partir de 2013.

ÉVOLUTION DU BUDGET DES CSN DEPUIS 2010

Programme 205 : Action 1 : Crédits de paiement des CSN (en millions d'euros)	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 3 : dépenses de fonctionnement	0,89	0,66	0,81	0,88	0,81	0,78	1,19	0,85	1,25	1,02	1,1	1,08
<i>Dont dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel</i>	0,89	0,66	0,81	0,88	0,81	0,78	1,19	0,85	1,25	1,02	1,1	1,08
Titre 5 : dépenses d'investissement	0	0,08	0	0,02	0	0,02	0	0,4	0	0,03	0	0
<i>Dont dépenses pour immobilisations corporelles de l'État</i>	0	0,08	0	0,02	0	0,02	0	0,4	0	0,03	0	0
Titre 6 : dépenses d'intervention	0	0,04	0	0,02	0	0,05	0	0,05	0	0,06	0	0
Total tous types de dépenses	0,89	0,79	0,81	0,92	0,81	0,85	1,19	1,31	1,25	1,11	1,1	1,08
% CP de l'action 1	4 %	4 %	3 %	4 %	3 %	4 %	5 %	5 %	5 %	5 %	4 %	4 %

Source : réponses du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au questionnaire budgétaire.
(LFI = loi de finances initiale, LR = loi de règlement, CP = crédits de paiement).

II. LE BEAmer

A. MISSIONS

Le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer) a été créé en décembre 1997. Il a pour principale mission de **rechercher et de déterminer les causes techniques des accidents**, afin d'en tirer les enseignements qu'ils comportent pour l'amélioration de la sécurité maritime, mais il ne cherche en aucun cas à établir les responsabilités civiles ou pénales. Ces enquêtes techniques doivent permettre de **prévenir les futurs événements de mer**.

Le BEAmer a également vocation à recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux enseignements et aux pratiques de retour d'expérience sur les événements de mer. Enfin, il réalise des études et des recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.

Le BEAmer est un **service à compétence nationale placé auprès de l'Inspecteur général des Affaires maritimes**. Il conduit son action indépendamment des services du ministère en charge de la détermination et du contrôle des normes de sécurité de la navigation.

Son action s'exerce dans le respect des règles du droit international, européen et national, notamment :

– la **résolution MSC.255(84) adoptée par l'OMI** le 16 mai 2008 ⁽¹⁾ qui fixe le code de conduite applicable à une enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer ;

– la **directive du 23 avril 2009** établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes ⁽²⁾, qui a été transposée en droit français dans le code des transports ;

– le code des transports, et notamment les articles L. 1621-1 à L. 1622-2 et R. 1621-1 à R. 1621-38.

Les enquêtes du BEAmer portent sur les **navires civils battant pavillon français** où qu'ils se trouvent, ainsi que sur les **navires civils battant un autre pavillon** lorsque **l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales françaises**. Sont également concernés les événements de mer où qu'ils se soient produits qui ont coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français ou causé ou menacé de causer un grave préjudice au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction.

(1) *Résolution MSC.255(84) relative à l'adoption du code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer adoptée par l'OMI le 16 mai 2008 et publiée par le décret n° 2010-1577 du 16 décembre 2010.*

(2) *Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 avril 2009, établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.*

Définition des accidents et des incidents de mer par la résolution MSC.255(84)

L'accident de mer et l'incident de mer sont définis par **l'article 2 de la résolution MSC.255(84)** adoptée par l'OMI le 16 mai 2008, qui fixe un code de conduite applicable à une enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer.

L'accident de mer est défini comme un événement, ou une suite d'événements, lié directement à l'exploitation du navire et ayant entraîné :

- la mort d'une personne ou des blessures graves ;
- la disparition d'une personne par-dessus bord ;
- la perte présumée ou l'abandon d'un navire ou des dommages matériels pour un navire ;
- l'échouement, l'avarie d'un navire ou la mise en cause d'un navire dans un abordage ;
- des dommages matériels à l'infrastructure maritime extérieure au navire susceptibles de compromettre gravement la sécurité du navire, d'un autre navire ou d'une personne ;
- des dommages graves pour l'environnement ou la possibilité que des dommages graves à l'environnement surviennent, résultant des dommages subis par un navire ou des navires.

Cependant, la définition de l'accident de mer n'inclut pas l'acte délibéré ou l'omission commis dans l'intention de porter atteinte à la sécurité d'un navire, à une personne ou à l'environnement.

L'incident de mer est défini comme un événement, ou une suite d'événements, autre qu'un accident de mer, lié directement à l'exploitation d'un navire et qui :

- compromet ou, si l'on ne prend pas de mesures correctives, risque de compromettre la sécurité du navire, de ses occupants ou de toute autre personne ;
- risque de porter atteinte à l'environnement.

Cependant, la définition de l'incident de mer ne comprend pas un acte délibéré ou une omission commis dans l'intention de porter atteinte à la sécurité d'un navire, à une personne ou à l'environnement.

Les enquêtes techniques du BEA mer consistent à **collecter et analyser les informations utiles**, à déterminer les **circonstances et les causes** possibles et s'il y a lieu, à établir des **recommandations** permettant d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution. Dans le cadre de ces enquêtes, le BEA mer et ses enquêteurs agissent en toute **indépendance**.

Au terme de chaque enquête, le BEA mer rend public un **rapport d'enquête** qui comporte des enseignements et des recommandations destinées à améliorer la sécurité pour éviter que les accidents analysés ne se répètent.

Les destinataires de recommandations ont une obligation de faire connaître les suites données à ces recommandations. Cependant, il faut ici remarquer que les recommandations de sécurité formulées par le BEA mer et adressées à des destinataires résidant dans des pays étrangers font **rarement l'objet d'un retour vers le BEA mer**.

En 2014, 208 événements de mer particulièrement significatifs ont été enregistrés dans la base de données du BEAmer. Parmi eux, on compte 18 abordages et 189 événements qui n'ont impliqué qu'un seul navire. Sur l'ensemble des événements ainsi enregistrés, 33 ont fait l'objet d'une ouverture d'enquête, soit un peu plus de **15 % des événements** enregistrés dans la base.

L'activité du BEAmer est fortement liée aux événements de mer survenant dans le **secteur des pêches maritimes**, qui concernent plus des deux tiers des décisions d'ouverture d'enquête (cette proportion est constante depuis plusieurs années). Plusieurs événements de mer, à la pêche et au commerce, ayant conduit à des ouvertures d'enquête de sécurité maritime ont un lien direct avec les tempêtes de l'hiver 2013-2014, qui ont été particulièrement nombreuses.

B. MOYENS

Le BEAmer s'appuie sur un « noyau central » de **10 personnes à Paris** (enquêteurs permanents et personnels administratifs et techniques) et sur **un réseau d'une vingtaine d'enquêteurs non permanents et de correspondants locaux**, auquel il fait appel en fonction des affaires à traiter. Ces derniers sont rétribués à la vacation. Les rémunérations des personnels du BEAmer sont imputées sur le titre 2 du programme 217.

Les **locaux** du BEAmer sont installés au sein de l'ensemble immobilier du MEDDE et le BEAmer ne dispose donc pas de crédits affectés à la gestion immobilière.

Les **dépenses de fonctionnement** du BEAmer relèvent, quant à elles, de l'action 1 du programme 205 et, du fait des caractéristiques de la structure, leur montant est très faible et représente moins de 1 % des crédits de paiement de cette action (il s'agit surtout de dépenses dans le domaine informatique).

ÉVOLUTION DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT DU BEAMER DEPUIS 2010

Action 1- prog.205 :	LFI	LR	LFI	LR	LFI	LR	LFI	LR	LFI	LR	LFI	PLF
	2010	2010	2011	2011	2012	2012	2013	2013	2014	2014	2015	2016
CP du BEA mer (en millions d'euros)	0,25	0,04	0,2	0,06	0,1	0,05	0,08	0,04	0,08	0,04	0,1	0,1

Source : réponses du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au questionnaire budgétaire. (LFI = loi de finances initiale, LR = loi de règlement, CP = crédits de paiement).

Sur la période 2010 à 2015, la plupart des enquêtes du BEAmer ont été réalisées sans nécessiter d'analyses ou d'expertises coûteuses et les dépenses du BEAmer ont été ainsi inférieures aux crédits alloués. Cependant, dans le cas d'un événement majeur tel que le naufrage du pétrolier Erika ou celui du chalutier Bugaled Breizh, **il serait nécessaire que le BEAmer bénéficie d'une dotation budgétaire exceptionnelle.**

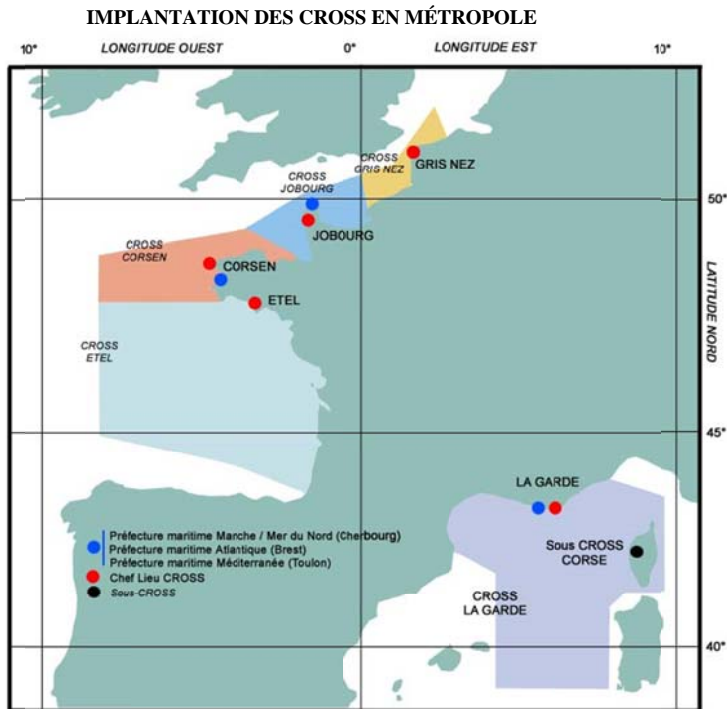
III. LES CROSS

Les CROSS sont des **services spécialisés** qui participent à la politique conduite par la direction des affaires maritimes du **MEDDE**.

En métropole, ils sont placés sous l'autorité organique des directeurs interrégionaux de la mer et sous l'autorité opérationnelle des préfets maritimes. Dans les départements d'outre-mer, ils sont placés sous l'autorité organique des directeurs de la mer et sous l'autorité opérationnelle des délégués du gouvernement pour l'action de l'État en mer.

Il existe **cinq CROSS en métropole** (Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Etel et La Garde), qui ont été mis en place entre 1966 et 1982 ⁽¹⁾ et **deux CROSS outre-mer**, créés en 2001 (CROSS Antilles-Guyane) et en 2004 (CROSS Réunion).

Par ailleurs, des **MRCC** (*Maritime Rescue Coordination Center*) ont été créés à **Papeete** et à **Nouméa** en 1994 au sein des états-majors des forces armées de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie.



(1) Le CROSS Etel a été créé en 1966, le CROSS La Garde en 1968, le CROSS Jobourg en 1970, le CROSS Gris-Nez en 1977 et le CROSS Corsen en 1982.

Les CROSS et les MRCC sont **chargés**, dans les limites de leur zone de compétence et de leur spécialisation, de l'exécution de **six missions** :

- coordination de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer (*cf.* A) ;
- surveillance de la navigation maritime (*cf.* B) ;
- diffusion des renseignements de sécurité maritime (*cf.* B) ;
- surveillance des pollutions marines ;
- veille des alertes de sûreté des navires ;
- surveillance des pêches maritimes (spécifique au CROSS Etel).

A. ORGANISATION ET COORDINATION DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE MARITIMES

1. Place des CROSS au sein du dispositif chargé du sauvetage en mer

La **gestion des opérations de sauvetage en mer dépend des CROSS** (qui agissent sous la responsabilité du préfet maritime) **ou des maires, selon les activités et les zones concernées** :

– **Les maires exercent la police des baignades et des activités nautiques**, jusqu'à une **limite fixée à 300 mètres** à compter de la limite des eaux. Ils pourvoient aux mesures d'assistance et de secours dans cette zone. (Pour l'exercice de leurs missions, les **maires** mettent en place des **postes de plage saisonniers** armés, selon les cas, par des sapeurs-pompiers, des policiers, des sauveteurs saisonniers de la SNSM.)

Cependant, ce sont les CROSS qui assurent la coordination des opérations dans cette bande des 300 mètres lorsque les opérations de secours nécessitent des moyens d'intervention dépassant les capacités des moyens communaux ou lorsqu'elles concernent des activités qui ne sont ni la baignade ni les loisirs de plage.

– Les **CROSS** assurent, sous la responsabilité du préfet maritime en métropole (et du délégué du gouvernement outre-mer), la conduite des opérations de sauvetage maritime dans l'ensemble des zones de responsabilité de sauvetage françaises. Ils réalisent une **veille permanente des alertes**, le **traitement** et la **planification** des opérations de sauvetage. Ils **déclenchent et coordonnent l'action des moyens français et étrangers** utilisés dans les opérations de recherche et de sauvetage.

Les **CROSS** sont chargés de la coordination des opérations de sauvetage en mer et **ne possèdent pas de moyens en propre**. Ils font appel, pour la réalisation des opérations de sauvetage, à ceux de la **SNSM**, des **administrations de l'État** (marine nationale, douane, gendarmerie, affaires maritimes, sécurité civile, armée de l'air) et des **collectivités territoriales**. Ils peuvent aussi demander l'appui de tous les autres organismes ou **moyens privés** présents sur la zone d'intervention. Les moyens de sauvetage déployables sont de trois ordres :

– **moyens terrestres** : ils appartiennent principalement aux services départementaux d'incendie et de secours, au SAMU et à la gendarmerie (environ une opération sur trois mobilise un moyen terrestre : évacuation médicalisée, patrouille côtière...);

– **moyens nautiques** : ils appartiennent essentiellement à la SNSM. Il peut aussi s'agir des moyens nautiques des sapeurs-pompiers ;

– **moyens aéronautiques** : la marine nationale (aéronautique navale) fournit la majorité du temps des moyens aériens (avions, hélicoptères légers et lourds), quand ces derniers sont sollicités. Le ministère de l'intérieur est le deuxième contributeur avec les hélicoptères de la Sécurité civile et de la gendarmerie nationale.

2. La mission de sauvetage en mer

En ce qui concerne la coordination de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer, les CROSS sont, au sens de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes du 27 avril 1979 (« convention SAR »)⁽¹⁾, des centres de coordination du sauvetage en mer (appelés « MRCC » par la convention).

La mission des CROSS est régie par :

– le manuel « IAMSAR » (« International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual », manuel international élaboré par l'OMI et l'organisation de l'aviation civile internationale) ;

– les articles L. 742-5, L. 742-10, et R. 742-1 à R. 742-15 du code de la sécurité intérieure ;

– l'instruction du 29 mai 1990 relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer.

(1) *Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, adoptée le 27 avril 1979 et entrée en vigueur le 22 juin 1985.*

En 2014, les CROSS et les MRCC ont coordonné 10 313 opérations de recherche et de sauvetage, chiffre qui a peu augmenté par rapport à l'année précédente (10 221 opérations). 8 875 navires et 24 600 personnes ont été impliqués. 70 % de ces navires sont des navires de plaisance et 80 % de ces personnes sont des plaisanciers ou des pratiquants de loisirs nautiques.

Par rapport à 2013, le nombre de décédés et de disparus est en baisse (325 contre 370), de même que le nombre de blessés (731 contre 777).

B. SÉCURISATION DES ROUTES ET DES ACCÈS PORTUAIRES

Outre la mission générale de coordination du sauvetage en mer, chaque CROSS **transmet aux navires les renseignements essentiels à la sécurité maritime**. Par radio, il transmet les bulletins météorologiques (réguliers ou spéciaux) élaborés par Météo France. Grâce au système NAVTEX, il transmet les avis urgents à la navigation, en cas de modifications des conditions de navigation entraînant des dangers.

Par ailleurs, **tous les CROSS ont une mission de surveillance de la navigation maritime**. Celle-ci s'inscrit dans le cadre de la directive du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information⁽¹⁾. En outre, l'activité des CROSS Gris-Nez, Jobourg et Corsen s'inscrit dans le cadre de la résolution A.857 de l'OMI relative aux directives applicables aux services de trafic maritime du 27 novembre 1997⁽²⁾. Le CROSS Gris-Nez exerce une mission particulière de surveillance du trafic pour le « rail » du Pas-de-Calais, le CROSS Jobourg pour le « rail » des Casquets et le CROSS Corsen pour le « rail » d'Ouessant. Par ailleurs, les CROSS et les MRCC sont des **services d'assistance maritime** au titre de la résolution A. 950 de l'OMI relative aux services d'assistance maritime⁽³⁾.

La **mission de surveillance de la navigation maritime** s'exerce **principalement dans la Manche** où transite environ 20 % du trafic mondial (300 000 mouvements de navires par an). Elle consiste à détecter et à identifier le trafic maritime dans les zones soumises à une concentration élevée de navires. Dans ce cadre, les CROSS :

– **reçoivent et analysent les comptes rendus obligatoires** de tous les navires transitant dans la Manche et empruntant un des trois « dispositifs de séparation du trafic » (DST) ;

(1) Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil.

(2) Résolution A.857(20) relative aux directives applicables aux services de trafic maritime (ensemble deux annexes), adoptée à Londres le 27 novembre 1997 et publiée par le décret n° 2010-562 du 26 mai 2010.

(3) Résolution A 950 (23) relative aux services d'assistance maritime, adoptée à Londres le 5 décembre 2003 publiée par le décret n° 2010-189 du 23 février 2010.

– suivent les évolutions des navires en vue de **détecter les routes anormales** ou tout comportement de nature à provoquer des risques pour la vie humaine et l’environnement ;

– **identifient les contrevenants** au règlement international pour prévenir les abordages en mer, **constatent les infractions** et les transmettent à l’autorité judiciaire compétente.

En 2014, les CROSS Gris-Nez, Jobourg et Corsen, chargés de la surveillance de la navigation maritime dans les trois DST, ont réceptionné 137 171 comptes rendus obligatoires transmis par les navires empruntant ces DST.

De plus, les CROSS et les MRCC ont assuré, en 2014, dans le cadre de l’exercice du service d’assistance maritime, le suivi de 302 navires de commerce en avarie, dont certains ont nécessité des mesures d’assistance complémentaire (escorte ou remorquage).

C. MISSIONS SPÉCIFIQUES À CERTAINS CROSS

En ce qui concerne les opérations de sauvetage de la vie humaine en mer, le **CROSS Gris-Nez** centralise et traite les alertes émises par les navires français naviguant sur toutes les mers du monde et coopère avec ses homologues étrangers. Par ailleurs, il est chargé du traitement des alertes et de la diffusion du renseignement de sûreté maritime au profit des navires français dans le monde entier.

Le **CROSS Corsen** abrite depuis 2004 la cellule nationale d’information sur le trafic maritime qui administre le système d’information Trafic 2000. Ce système recense en temps réel l’ensemble des mouvements des navires dans les zones françaises ainsi que les cargaisons transportées, informations qui sont mises à disposition des autorités nationales et européennes.

Le **CROSS Ethel** accueille le centre national de surveillance des pêches, point de contact opérationnel unique chargé de la coordination des moyens aériens et nautiques de l’État qui concourent à la surveillance des pêches maritimes.

D. MOYENS

L’action 1 du programme 205 retrace les dépenses de fonctionnement et d’investissement des CROSS.

Les dépenses relatives au titre 2 relèvent du programme 217. Les CROSS sont essentiellement armés par des **personnels à statut militaire**. Au 1^{er} janvier 2015, les ETP affectés en CROSS se répartissent de la manière suivante :

– les fonctions de direction et d’encadrement sont assurées par 38 administrateurs des affaires maritimes et 3 officiers de marine ;

– les fonctions d’exploitation opérationnelle et certaines fonctions de soutien sont assurées par 246 militaires de la marine nationale placés hors du budget de la Défense et correspondant à des ETP du MEDDE ;

– enfin, 39 agents du MEDDE (civils) assurent des fonctions techniques ou de secrétariat.

En matière de gestion des ressources humaines, une réflexion est aujourd’hui en cours sur la possibilité de moduler l’effectif du quart en fonction des heures de la journée et sur l’harmonisation des rythmes de travail dans les services opérationnels des CROSS.

ÉVOLUTION DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT ET D’INVESTISSEMENT DES CROSS DEPUIS 2010

Action 1- prog. 205 CP des CROSS et MRCC (en millions d’euros)	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 3 : dépenses de fonctionnement	4,81	4,24	4,93	4,28	4,98	5,03	4,2	6,58	4,54	6,61	4,51	6,19
<i>Dont dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel</i>	4,81	4,24	4,93	4,28	4,98	5,03	4,2	6,58	4,54	6,61	4,51	6,19
Titre 5 : dépenses d’investissement	7,33	2,78	6,8	4,2	5,93	2,89	5,47	1,46	4,72	0,69	4,17	2,06
<i>Dont dépenses pour immobilisations corporelles de l’État</i>	7,33	2,78	6,8	4,2	5,93	0,62	5,47	0,6	4,72	0,07	4,17	2,06
Total tous types de dépenses	12,14	7,03	11,73	8,53	10,92	7,97	9,67	8,1	9,27	7,38	8,68	10,06
% des CP de l’action 1	48,22	33,52	48,04	34,50	41,13	33,18	38,12	32,85	34,83	30,86	33,30	39,39

Source : réponses du ministère de l’écologie, du développement durable et de l’énergie au questionnaire budgétaire.
(LFI = loi de finances initiale, LR = loi de règlement, PLF = projet de loi de finances, CP = crédits de paiement).

On constate que les **écarts** entre loi de finances initiale et loi de règlement sont assez importants même s’ils se réduisent au fil des années (l’écart représentait 5,11 millions d’euros en 2010, soit 42 % des crédits votés et il ne représente plus que 3,97 million d’euros en 2014 soit 11 % des crédits votés en loi de finances initiale). Ces écarts résultent principalement de la mise en réserve de précaution et des gels budgétaires.

En tant que centres de coordination, les CROSS ne disposent pas de moyens opérationnels de terrain (cf. A). Ils ont cependant certains équipements spécifiques en propre.

Il s’agit d’**équipements de détection** :

– 4 radars de surveillance ;

- 4 radiogoniomètres de grande précision ;
- le système de surveillance SPATIONAV (*cf.* ci-dessous).

Il s'agit également d'équipements servant à la **transmission et aux radiocommunications** :

- 2 émetteurs NAVTEX ;
- 300 émetteurs-récepteurs VHF répartis dans 50 stations côtières le long du littoral ;
- plusieurs stations MHF.

Par ailleurs, la composante radio du réseau est prolongée par un **segment satellitaire** à couverture mondiale, intégré dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et localisé au centre spatial toulousain (centre français de réception des balises de détresse Cospas-Sarsat - FMCC).

Le pilotage des capteurs se fait par l'intermédiaire de deux systèmes d'information : SGVT pour les télécommunications et SPATIONAV pour la surveillance de la navigation. Le système d'information **MARYLIN** permet la coordination des opérations de recherche et de sauvetage. Enfin, d'autres systèmes d'information plus modestes viennent compléter le dispositif, en particulier pour l'échange de données avec l'EMSA.

La direction des affaires maritimes a lancé en 2007 un plan de modernisation des CROSS qui visait à :

- faire bénéficier les CROSS des nouvelles technologies ;
- remplacer les équipements obsolètes ;
- étendre les capacités de surveillance des CROSS ;
- améliorer la maintenance des équipements et infrastructures existants ;
- rénover et mettre aux normes les bâtiments des CROSS.

Ce plan a représenté un investissement de 35 millions d'euros sur la période 2007 – 2012 et sa mise en œuvre a permis :

– le renforcement des outils de surveillance maritime grâce au développement du système SPATIONAV, en partenariat avec la marine nationale et la direction générale des douanes et des droits indirects ;

– la fiabilisation et l'extension de la couverture radio VHF (courte portée) ;

– la modernisation des équipements de travail des personnels des CROSS de métropole avec le développement de MARYLIN ;

– la rénovation et la mise aux normes des bâtiments des CROSS de métropole ;

– la modernisation du MRCC Papeete.

La direction des affaires maritimes a par la suite **poursuivi son effort de renouvellement des outils opérationnels** dans le prolongement du plan de modernisation des CROSS avec :

– le développement, en partenariat avec la marine nationale **du système SPATIONAV V2** dont l'entrée en service est prévue fin 2015. Ce système permet l'extension de la couverture AIS (« Automatic Identification system ») aux Antilles, augmente le nombre de radiogoniomètres SAR sur le littoral métropolitain et permet d'optimiser la surveillance du trafic maritime dans les dispositifs de séparation du trafic de la Manche ;

– le développement et le déploiement du **système SGVT V2**, nouveau système d'information relatif à l'exploitation des moyens radios, qui permet de télécommander tous les matériels radioélectriques par tous les réseaux de transmission existants (réseau militaire, IP, Transfix) et de sécuriser les télécommunications des CROSS en cas d'avarie majeure. Le système SGVT 2 doit équiper tous les CROSS de métropole avant la fin de l'année 2015 ;

– le développement de **nouvelles capacités du système MARYLIN**, notamment avec l'intégration d'un module dédié à la surveillance des pollutions.

La mise en place de ces systèmes d'information a permis **d'homogénéiser tous les équipements des CROSS métropolitains** pour réduire les coûts d'achat et de possession et de simplifier l'organisation du maintien en condition opérationnelle qui repose dorénavant essentiellement sur les techniciens des CROSS et les titulaires des marchés d'acquisition. De plus, MARYLIN, qui équipe tous les CROSS de métropole, a permis le **renforcement de la coopération** entre les différents centres et des **gains de temps dans le traitement administratif des opérations**.

La direction des affaires maritimes consacre environ 5 millions d'euros par an en autorisations d'engagement et en crédits de paiement pour le maintien et le renouvellement des équipements et systèmes d'information des CROSS.

Cependant, certains matériels radioélectriques en ondes hectométriques MHF (émission sur longue distance) commencent à présenter des **signes de vieillissement**.

Par ailleurs, le système MARYLIN se caractérise par une **complexité d'emploi et une instabilité logicielle** qui n'ont pas permis de le déployer outre-mer. Il est actuellement consolidé mais va faire l'objet de changements majeurs à partir de 2017.

IV. LA SNSM

La SNSM a été **créée en 1967**, à la demande du Gouvernement, par la **fusion de deux associations de sauvetage en mer** créées en 1865 pour l'une (la société centrale de sauvetage des naufragés) et en 1873 pour l'autre (la société des hospitaliers sauveteurs bretons, affiliée aux Œuvres hospitalières de l'ordre de Malte). En effet, l'action de ces associations ne suffisait plus à répondre efficacement aux besoins sur l'ensemble du littoral français alors que les métiers de la mer avaient repris leur essor après la Seconde Guerre mondiale et que les loisirs nautiques s'étaient développés.

L'objet de la SNSM est de secourir bénévolement et gratuitement les vies humaines en danger, en mer et sur les côtes.

Créée sous la forme d'une association loi 1901, elle a été reconnue d'utilité publique en 1970.

Il existe aujourd'hui **219 stations de la SNSM sur le littoral** (dont 187 stations permanentes) et ce maillage est globalement bien adapté aux besoins opérationnels des CROSS. La SNSM dispose également de 32 centres de formation et d'intervention, d'un pôle national de formation à Saint-Nazaire, de deux ateliers de réparation, à Saint-Malo et à Palavas, et d'un siège à Paris.

L'accroissement du nombre de plaisanciers, la diversification des loisirs nautiques, le développement de nouvelles pratiques à risques et la judiciarisation de la société ont été à l'origine des **plans de modernisation Cap 2010 et Cap 2010+**, mis en œuvre à partir de 2008. Ces plans concernent :

- la modernisation des équipements individuels de sécurité ;
- la modernisation des équipements de sauvetage ;
- la mise en œuvre d'une politique nationale de formation des sauveteurs ;
- le développement d'actions de prévention auprès du grand public ;
- la réorganisation des fonctions de soutien (recherche et développement de nouveaux équipements, systèmes d'information...).

A. RESSOURCES HUMAINES

La SNSM regroupe près de **8 000 membres** :

– 4 400 sauveteurs embarqués bénévoles qui assurent l’armement des canots et vedettes de sauvetage en mer ;

– 1 200 cadres et formateurs bénévoles dans les stations de sauvetage et les centres de formation ;

– 800 formateurs bénévoles dans les centres de formation et d’intervention et dans le pôle national de formation de Saint-Nazaire ;

– 1 300 nageurs sauveteurs volontaires détachés l’été pour assurer la sécurité des plages ;

– 70 salariés répartis entre le siège parisien, le pôle national de formation de Saint-Nazaire et les deux ateliers de réparation de Saint-Malo et de Palavas. Cet effectif, qui a augmenté suite à la mise en œuvre du plan CAP 2010, est stable depuis 2012.

La **mise en place d’une politique de formation adaptée** est aujourd’hui plus que jamais nécessaire car le **profil des sauveteurs embarqués** a considérablement évolué. Ceux-ci étaient traditionnellement recrutés dans les secteurs professionnels liés à la mer (marine marchande, marine nationale et pêche). Aujourd’hui, la population des gens de mer diminue et la SNSM recrute de plus en plus de sauveteurs dans les milieux de la plaisance, des pratiques sportives en mer ou de la plongée.

Par ailleurs, les **opérations de sauvetage ont évolué** et requièrent le développement de nouvelles compétences. Les canots de sauvetage sont de plus en plus rapides et emportent des systèmes électroniques de navigation et de communication.

Enfin, il est aujourd’hui nécessaire de passer d’une transmission orale des savoir-faire, organisée au sein des équipages, à une organisation de la formation utilisant des processus clairs permettant de garantir aux autorités d’emploi les capacités opérationnelles des unités de sauvetage de la SNSM et les qualifications des sauveteurs qui composent ses équipages.

B. RESSOURCES MATÉRIELLES ET DIFFICULTÉS DE FINANCEMENT

La SNSM dispose d’environ 500 embarcations réparties en 40 canots tous temps ; 31 vedettes de première classe ; 72 vedettes de deuxième classe ; trois vedettes de troisième classe ; 20 vedettes légères ; 105 canots semi-rigides ; des canots pneumatiques et des jet-skis.

En 2014, les **ressources** de la SNSM se sont élevées à **29,5 millions d'euros** répartis de la manière suivante :

– 72 % sont des ressources privées : dons, legs, cotisations, partenariats, ressources propres. Plus de la moitié des ressources privées provient de dons et de legs ;

– 28 % proviennent de subventions publiques de fonctionnement et d'investissement. Plus de la moitié provient de l'État.

Les dépenses de la SNSM se sont élevées à **27,2 millions d'euros** en 2014, répartis de la manière suivante :

– 78 % des dépenses concernent sa mission sociale ;

– 16 % des dépenses sont consacrées aux frais de fonctionnement du siège ;

– 6 % des dépenses sont consacrées à la recherche de fonds.

En 2014, la SNSM a ainsi présenté un résultat d'exploitation de 2,3 millions d'euros (alors qu'en 2013, un déficit comptable de 300 000 euros avait été enregistré). Cette situation s'explique essentiellement grâce à d'exceptionnels legs.

En effet, les **dons et legs** sont la principale source de revenu de l'association (54 % des ressources privées collectées et 45 % du total des ressources). Or ils sont **aujourd'hui en diminution** alors **que les concours versés par les collectivités territoriales sont fragilisés par la crise économique et l'augmentation des dépenses obligatoires**.

De plus, la **disparition de la clause de compétence générale** des régions et des départements prévue par la loi « NOTRe » a un temps fait craindre une réduction plus importante encore de ces concours ⁽¹⁾. En effet, en 2014, les régions et les départements avaient apporté 75 % des sommes nécessaires aux investissements. Cependant, les collectivités territoriales ont conservé la faculté de financer la SNSM grâce à l'introduction d'un article L. 5314-13 dans le code des transports, qui prévoit que les régions, les départements, les communes et leurs groupements peuvent concourir au financement des activités des organismes de secours et de sauvetage en mer agréés par l'autorité administrative.

La **contribution de l'État au financement de la SNSM** est **constante** depuis 2011, comme l'indique le tableau ci-dessous. Elle représente **2,3 millions d'euros**. Elle est considérée dans le cadre de la nomenclature budgétaire comme une dépense d'intervention relevant du titre 6 ⁽²⁾.

(1) Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

(2) La totalité des crédits de paiement du titre 6 pour l'action 1 du programme 205 correspond à la subvention à la SNSM.

ÉVOLUTION DE LA SUBVENTION VERSÉE À LA SNSM DEPUIS 2010

Programme 205 : Action 1	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
CP affectés à la SNSM (en millions d'euros)	2,36	2,31	2,33	2,43	2,3	2,16	2,3	2,17	2,32	2,19	2,3	2,3

Source : réponses du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au questionnaire budgétaire.
(LFI = loi de finances initiale, LR = loi de règlement, PLF = projet de loi de finances, CP = crédits de paiement).

Lors du **comité interministériel du 22 octobre 2015**, le Premier ministre s'est engagé à augmenter la subvention de l'État de **plus d'un million d'euros** à partir de 2016 et a indiqué qu'un pourcentage de la future **taxe perçue sur l'éolien offshore** lui serait affecté ⁽¹⁾.

Par ailleurs, une **capacité nationale de renfort et d'intervention à bord des navires contre les sinistres de grande ampleur** sera créée. Elle s'appuiera sur l'expertise et les capacités du bataillon des marins-pompiers de Marseille, qui pourront intervenir partout au large des côtes françaises en cas d'événements de mer majeurs.

Votre rapporteur souhaite rappeler ici qu'il est nécessaire de veiller à la **pérennisation des ressources** attribuées par l'État à la SNSM et qu'il est urgent de trouver une solution pour **responsabiliser les régions** qui sont concernées par le domaine maritime – notamment celles où le tourisme est un élément de l'activité économique. C'est pourquoi il convient dès à présent de **réfléchir aux critères** qui pourraient structurer demain la contribution des collectivités territoriales concernées par la sécurité en mer au financement de la SNSM. Enfin, il est également nécessaire de veiller à ce qu'il y ait **un ajustement adéquat entre les investissements faits par la SNSM** en différents points du littoral et les besoins réels exprimés par les collectivités territoriales, de manière à **impulser une dynamique de territorialisation des enjeux** en matière de sécurité maritime.

V. LE SERVICE DES PHARES ET BALISES

L'armement des phares et balises est un service à compétence nationale dépendant de la direction des affaires maritimes. Il est chargé de la **mise en œuvre** (recrutement et gestion des équipages, acquisition et maintenance des navires) et de la **mise à disposition de moyens nautiques adaptés aux besoins des DIRM** (ou les DM outre-mer) **pour l'exercice de leurs attributions relatives à la signalisation maritime et à la diffusion de l'information nautique afférente**.

Dans les départements d'outre-mer et de Corse-du-Sud, il est également chargé de missions de dragage, de bathymétrie et de travaux portuaires.

(1) « Cimer : Manuel Valls veut servir l'ambition maritime de la France », *Le marin*, 22 octobre 2015.

Les conditions de mise à disposition des moyens nautiques et le soutien logistique assuré par les services, font l'objet de **conventions** entre l'armement des phares et balises et les services concernés.

765 agents étaient affectés en 2015 à la **mission de signalisation maritime**. L'effectif a été **réduit** d'environ 15 % depuis 2010. Une baisse des effectifs est encore prévisible au cours de cinq années à venir, du fait des contraintes budgétaires. Elle **nécessite de rationaliser les dispositifs de signalisation existants** (avec la suppression de certaines aides apportant peu de bénéfices pour la sécurité maritime), de réfléchir à l'**externalisation** de certains travaux et de développer la veille et l'innovation technologiques. Il sera également nécessaire de recourir davantage à l'assistance technique du CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), qui assure la veille technologique et apporte un appui pour les études de diagnostic et la définition technique des programmes. C'est pourquoi **une augmentation des dépenses de fonctionnement et d'investissement est prévisible**, pour continuer à garantir le bon exercice de la mission malgré les réductions d'effectifs.

Les **dépenses de fonctionnement et d'investissement** de l'armement des phares et balises représentent plus de **13 millions d'euros**, montant en augmentation depuis 2010. En intégrant les charges de personnel relevant de la direction des affaires maritimes et du CEREMA mobilisés sur la mission « phares et balises », le coût global de la mission est de 40 millions d'euros.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DE PAIEMENT AFFECTÉS AUX SERVICES MARITIMES DES PHARES ET BALISES DEPUIS 2010

Programme 205 – action 1 : CP des services maritimes des phares et balises (en millions d'euros)	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 3 : dépenses de fonctionnement	8,0	9,5	7,9	9,6	8,8	10,3	9,2	10,5	9,3	11,1	9,6	11,35
Titre 5 : dépenses d'investissement	3	1,8	1,9	2	3,8	2,8	3,3	2,3	4,4	1,9	3,2	2,2
<i>Dont dépenses pour immobilisations corporelles de l'État</i>	3	1,8	2	2	3,8	2,8	3,3	2,3	4,4	1,9	3,2	1,9
Titre 6 : dépenses d'intervention	0,5	0,5	1,5	1,6	NC	0,1	NC	0,0	NC	0,0	0	0,25
Total tous types de dépenses	11,5	11,8	11,3	13,4	12,6	13,2	12,5	12,8	13,7	13	12,8	13,8
% CP de l'action 1	40 %	52 %	41 %	51 %	43 %	54 %	45 %	52 %	46 %	54 %	NC	NC

Source : réponses du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au questionnaire budgétaire.
(LFI = loi de finances initiale, LR = loi de règlement, PLF = projet de loi de finances, CP = crédits en paiement).

Les DIRM et les DM **possèdent en propre** une partie des moyens matériels nécessaires aux missions de l'armement des phares et balises. Il s'agit notamment des **aides à la navigation** qui ne sont pas des biens immobiliers comme les phares (bouées, feux,...), **des navires de l'armement des phares et**

balises (36 dont 7 baliseurs océaniques) ou encore **de matériels d'entretien. Les biens immobiliers** (phares, centres de balisage,...) sont la propriété de France Domaine et sont mis à disposition de l'armement des phares et balises.

Cependant, le vieillissement des baliseurs et la gestion des phares est aujourd'hui, du fait des contraintes budgétaires, à l'origine d'une **situation difficile à gérer** alors que la mission du service des phares et balises est essentielle pour la sécurité maritime.

Le **vieillessement de la flotte des baliseurs** nécessite l'acquisition de navires neufs et adaptés aux besoins. Un **important effort de renouvellement** a été initié il y a plus de dix ans. Dans ce cadre, en 2015, un nouveau baliseur océanique est entré en service : il s'agit d'un ancien navire de pêche transformé qui est venu remplacer deux baliseurs obsolètes, dont l'un a été confié au Musée maritime de Douarnenez. Il est impératif de maintenir cet effort de renouvellement de la flotte : certains navires ont une cinquantaine d'années alors qu'il est nécessaire de disposer de navires adaptés aux besoins actuels des services.

De même, les moyens matériels équipant les centres opérationnels de balisage pour le maintien en condition opérationnelle des établissements de signalisation maritime sont souvent anciens et ont besoin d'être remplacés pour des raisons d'efficacité mais aussi de respect des normes d'hygiène et de sécurité.

Enfin, le **vieillessement des ouvrages immobiliers** impose de réaliser de plus en plus de travaux de gros entretien.

Certains éléments sont des infrastructures importantes et à forte valeur patrimoniale, voire emblématique. La direction des affaires maritimes ayant choisi de concentrer ses moyens humains et budgétaires sur l'exercice des missions strictement inhérentes à la sécurité maritime, la programmation triennale mise en place privilégie :

– la conservation des éléments bâtis indispensables à la signalisation maritime ;

– la mise en sécurité des ouvrages (pour les interventions techniques et celles portant sur l'environnement des sites) ;

– les opérations urgentes permettant d'éviter la ruine des ouvrages ;

– la reconversion des biens vers une autre destination, ce qui permet de diminuer les charges pour l'État : transfert vers les collectivités territoriales intéressées par leur usage (notamment l'ouverture au public) ou, si les autres services de l'État et les collectivités territoriales ne manifestent pas d'intérêt pour la reconversion des biens, cession au privé.

Dans ce cadre, le transfert d'une cinquantaine de phares vers le conservatoire du littoral et des rivages lacustres est envisagé.

VI. RÔLE DU DCS DANS LA POLICE EN MER

A. MISSIONS

La **police en mer** désigne un ensemble de missions allant de la police de la navigation maritime à la police des pêches maritimes. Dans ce cadre, les principales **missions des agents du DCS** sont :

1° **la police des pêches maritimes** : vérification de la mise en œuvre des objectifs de contrôle de la pêche professionnelle fixés dans le cadre des engagements communautaires de la France et contrôle de la pêche maritime de loisir, sportive et récréative ;

2° **la police de l'environnement en mer et sur le littoral**, qui concerne les pollutions par les navires, le déversement de substances nuisibles dans les eaux de la mer, la pollution par des opérations d'immersion, la pollution par incinération en mer, les déchets, la protection des espaces protégés, de la faune et de la flore situés sur le domaine public maritime ou encore les infractions à la chasse maritime.

3° **la police de la navigation maritime**, qui comprend **la police de la circulation** (respect du règlement international pour prévenir les abordages, des zones de protection particulière instituées par décret ou par arrêté, des arrêtés du préfet maritime...) et **la police du pavillon** (police de l'immatriculation et du titre de navigation) ;

4° la police relative à la **réglementation sociale** applicable aux gens de mer ;

5° **la police du domaine public maritime** : les agents du DCS et des services locaux assurent le contrôle de l'occupation du domaine public maritime et peuvent prêter leur concours en cas de découverte d'épaves portant atteinte à la navigation ou à l'environnement.

Les unités littorales des affaires maritimes (ULAM), qui sont une composante essentielle du DCS, **participent également** à la délivrance des titres de sécurité, aux visites de sécurité des navires, à l'encadrement des manifestations nautiques ou encore au contrôle des activités de plaisance (contrôle des loueurs de navires, des établissements de formation au permis, de la conformité des bateaux de plaisance mis sur le marché).

Au cours du **premier semestre 2015**, les agents du DCS ont réalisé 14 223 contrôles en matière de pêches maritimes, dont 4 992 contrôles de pêcheurs professionnels. Le **contrôle des pêches** représente **80 % du temps de contrôle du DCS**.

Les **agents des ULAM** consacrent en moyenne **la moitié de leur temps à l'activité de contrôle et surveillance**, le **reste** se partageant entre les activités

administratives, les formations, les entraînements et les visites de sécurité des navires. À ce titre, 1 130 **visites de sécurité des navires** ont été effectuées par les agents des ULAM au cours du premier semestre 2015.

B. MOYENS

287 agents composaient l'effectif du DCS en août 2015. Cet effectif est stable depuis plusieurs années.

Le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes est organisé autour de **trois composantes** :

– 2 patrouilleurs, l'IRIS et le THEMIS, qui couvrent la zone économique exclusive métropolitaine et un troisième patrouilleur, l'OSIRIS, basé à La Réunion et dédié à la surveillance des eaux des terres australes et antarctiques françaises ;

– trois vedettes régionales de surveillance, qui exercent la majeure partie de leurs missions dans les eaux territoriales métropolitaines ;

– vingt-quatre ULAM placées sous l'autorité du directeur départemental des territoires et de la mer. Elles sont composées de 7 à 8 agents chacune (pour un effectif total de 150 personnes) et disposent de moyens nautiques (une vedette côtière et/ou une embarcation légère rapide) ainsi que de moyens terrestres (véhicules légers, utilitaires, 4 x 4). Leur zone normale d'intervention est constituée par la zone côtière et l'ensemble du département.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DE PAIEMENT AFFECTÉS AU DCS DANS LE CADRE DE L'ACTION 4 DEPUIS 2010

Programme 205 : Action 4 : Crédits de paiement affectés au DCS (en millions d'euros)	LFI 2010	LR 2010	LFI 2011	LR 2011	LFI 2012	LR 2012	LFI 2013	LR 2013	LFI 2014	LR 2014	LFI 2015	PLF 2016
Titre 3 : dépenses de fonctionnement	4,0	3,5	3,6	4,2	3,7	5,1	5,0	5,3	5,1	5,5	5,0	4,0
<i>Dont dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel</i>	4,0	3,5	3,6	4,2	3,7	5,1	5,0	5,3	5,1	5,5	5,0	4,0
Titre 5 : dépenses d'investissement	3,0	2,3	3,6	2,5	3,5	1,4	2,7	1,1	2,6	0,6	2,5	3,0
<i>Dont dépenses pour immobilisations corporelles de l'État</i>	3,0	2,3	3,6	2,5	3,5	1,4	2,7	1,1	2,6	0,6	2,5	3,0
Titre 6 : dépenses d'intervention	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5	0,1	0,1	0,2	0,1	0,0
<i>Dont transferts aux collectivités territoriales</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Dont transferts aux autres collectivités</i>	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,5	0,1	0,1	0,2	0,1	0,0
Total tous types de dépenses	6,9	5,9	7,2	6,8	7,3	6,6	8,1	6,5	7,8	6,4	7,6	6,9
% CP de l'action 4	68 %	72 %	67 %	78 %	74 %	79 %	75 %	82 %	76 %	79 %	76 %	68 %

Source : réponses du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au questionnaire budgétaire.
(LFI = loi de finances initiale, LR = loi de règlement, PLF = projet de loi de finances, CP = crédits en paiement).

TRAVAUX EN COMMISSION

Dans le cadre de la commission élargie, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné pour avis, sur les rapports pour avis de MM. *Rémi Pauvros, Jacques Alain Bénisti, Jean-Christophe Fromantin, Jacques Krabal, Michel Lesage, François-Michel Lambert et Guillaume Chevrollier*, les crédits de la **mission « Écologie, développement et mobilité durables »** (voir *compte rendu officiel de la commission élargie du jeudi 5 novembre 2015*, sur le [site Internet](#) de l'Assemblée nationale) ⁽¹⁾.

*

* *

À l'issue de la commission élargie, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a délibéré sur les crédits de la mission « *Écologie, développement et mobilité durables* ».

M. Le Président Jean-Paul Chanteguet. Nous en venons à l'examen par notre commission des crédits demandés au titre de la mission « *Écologie, développement et mobilité durables* ». Je rappelle que MM. Jacques Krabal, Michel Lesage, François-Michel Lambert, Jacques Alain Bénisti et Rémi Pauvros émettent un avis favorable, que M. Guillaume Chevrollier émet un avis défavorable à l'adoption des crédits et que M. Jean-Christophe Fromantin propose de s'abstenir.

Nous avons un amendement n° II-495 à l'article 26 à examiner. Monsieur le rapporteur, quel est votre avis ?

M. Rémi Pauvros, rapporteur pour avis. Je donne un avis très favorable à l'adoption de cet amendement.

*

La commission a alors donné un avis favorable à l'adoption de l'amendement n° II-495 puis elle a donné un avis favorable à l'adoption des crédits relatifs à la mission « *Écologie, développement et mobilité durables* ».

(1) http://www.assemblee-nationale.fr/14/budget/plf2016/commissions_elargies/cr/

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

- M. Christophe Lenormand, conseiller mer, outre-mer, ports et transport fluvial du secrétaire d'État chargé des Transports, de la mer et de la pêche
- Mme Constance Deler, conseillère en charge des relations avec le Parlement et les élus du secrétaire d'État chargé des Transports, de la mer et de la pêche
- Mme Régine Bréhier, directrice des affaires maritimes
- M. Jean-Luc Le Liboux, sous-directeur en charge de la sécurité maritime à la direction des affaires maritimes
- Mme Isabelle Tanchou, sous-directrice en charge des activités maritimes à la direction des affaires maritimes

Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)

- M. Xavier de la Gorce, président
- M. Marc Sauvagnac, directeur général

Personnes rencontrées lors du déplacement au CROSS Gris-Nez

- M. Alexandre Ely, directeur interrégional adjoint de la Direction interrégionale de la mer (DIRM) Manche-Est Mer-du-Nord
- M. Michel Goron, directeur du Cross Gris-Nez
- M. Mikaël Khelia, chef du centre de sécurité des navires de Boulogne-sur-Mer
- M. Stéphane Raison, président du directoire du grand port maritime de Dunkerque