

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 novembre 2020

PLFR POUR 2020 - (N° 3522)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 431

présenté par

M. Jumel, M. Fabien Roussel, M. Dufrègne, M. Chassaigne, M. Brotherson, M. Bruneel,
Mme Buffet, M. Dharréville, Mme Faucillon, Mme Kéclard-Mondésir, Mme Lebon, M. Lecoq,
M. Nilor, M. Peu, M. Serville et M. Wulfranc

ARTICLE 5**ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

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

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement suppl. ouvertes	Autorisations d'engagement annulées	Crédits de paiement suppl. ouverts	Crédits de paiement annulés
Infrastructures et services de transports	0	0	0	0
Affaires maritimes	+2 000 000	0	+2 000 000	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0	0	0
Expertise, économie sociale et solidaire, information géographique et météorologie	-2 000 000	0	-2 000 000	0
Prévention des risques	0	0	0	0
<i>dont titre 2</i>	0	0	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	0	0	0
Service public de l'énergie	0	0	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0	0	0
<i>dont titre 2</i>	0	0	0	0
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)	0	0	0	0
TOTAUX	0	0	0	0
SOLDE	0		0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet d'amendement d'appel propose d'intégrer les entreprises exploitant des ferries dans le cadre de contrats de délégation de service public parmi les bénéficiaires de la subvention exceptionnelle prévue par ce projet de loi de finances rectificatives en direction du transport maritime de passagers.

Les liaisons maritimes entre la France et le Royaume-Uni ont été durement affectées par la crise sanitaire. La période de confinement puis la récente décision du Premier ministre britannique Boris Johnson de soumettre les voyageurs entrant au Royaume-Uni à une mesure de quatorzaine ont fait chuter la fréquentation des ferries de 60 à 80% s'agissant des passagers et de plus de 20% pour le fret, mettant en grande difficulté les compagnies qui opèrent les lignes de Transmanche, de Dunkerque à Roscoff en passant pas Calais, Dieppe, Le Havre, Caen-Ouistreham, Cherbourg, Saint-Malo. Les mesures de chômage partiel et l'accès aux prêts garantis par l'Etat annoncées au printemps ont constitué un premier amortisseur. Elles ont permis de maintenir les emplois de navigants et d'assurer la poursuite d'une activité transmanche réduite. Mais elles ne suffisent pas à garantir la survie des opérateurs qui font face, à la fois, à la longue durée de la crise sanitaire avec son cortège de mesures restreignant les échanges, et aux incertitudes du Brexit qui doit entrer en

vigueur début 2021 alors qu'aucune perspective d'accord ne se dessine à ce jour entre l'Union européenne et le gouvernement britannique.

Face à cette situation, les salariés, leurs organisations syndicales, les dirigeants des compagnies de transport Transmanche et les élus du littoral de la Manche ont tiré le signal d'alarme et appelé le Gouvernement à déployer un plan ferry pour permettre le maintien de cette activité en donnant aux compagnies les moyens de traverser la tempête et de se projeter dans l'après-crise, lorsque le trafic pourra retrouver le rythme qui était le sien avant la survenue de la crise sanitaire, étant rappelé qu'il était en progression en 2019.

La crise du transport transmanche menace directement près de 5 000 emplois de marins et d'employés à terre des opérateurs et 13 500 emplois indirects qui dépendent de ce secteur en Normandie, dans les Hauts-de-France et en Bretagne. L'activité transmanche rapporte à notre pays 1,5 milliard d'euros en dépenses touristiques, soit la moitié des dépenses annuelles effectuées en France par les visiteurs britanniques - qui constituent plus des 2/3 de la clientèle des ferries - estimées à 3 milliards d'euros. Le poids de l'activité transmanche pour les territoires littoraux est considérable. A titre d'exemple, les études effectuées par le département de la Seine-Maritime sur la liaison Dieppe-Newhaven opérée dans le cadre d'une délégation de service public, dont la dernière datée d'octobre 2020, montrent que pour un euro d'argent public investi pour assurer le service transmanche, les retombées locales, départementales, régionales, nationales sont de 3 euros.

Au-delà des emplois directs et indirects et de l'impact sur l'économie touristique de cette activité, les liens du transport transmanche portent également, à travers les emplois de navigants sous pavillon français et leurs savoir-faire, la place de la France comme puissance maritime.

Au vu de ces enjeux, l'Etat doit, aux côtés des collectivités territoriales déjà très impliquées, s'engager dans un soutien fort qui permette au secteur de tenir jusqu'à la fin de la crise.

Le présent amendement prévoit, dans le contexte d'une très grande fragilisation des liens maritimes du fait de la crise sanitaire - en particulier entre la France et le Royaume-Uni - la mise en œuvre, au bénéfice des entreprises du transport maritime de passagers opérant sur des liaisons internationales, de la mesure annoncée devant la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale par le ministre de l'Economie et des Finances, Bruno Le Maire début septembre, précisée et confirmée par le Premier ministre Jean Castex lors de la séance de questions au Gouvernement du 15 septembre dernier.

Cette mesure prévue par le Gouvernement, de nature réglementaire, consiste à rembourser aux armateurs exploitant des navires affectés au transport maritime de passagers, hors croisière, les cotisations et contributions versées aux organismes sociaux au titre de la part salariale, en 2021, pour les marins qu'ils emploient à bord de ces navires. Pour financer cette aide, 19,2 millions d'euros de crédits supplémentaires sont ouverts, pour 2020, par ce projet de loi de finances rectificative.

Cependant, le dispositif tel qu'il est prévu par le Gouvernement exclut, en l'état, les armateurs exploitant des navires à passagers dans le cadre de contrats de délégation de service public passés avec des collectivités territoriales. Le présent amendement a donc pour objet de rehausser les ouvertures de crédits prévues dans ce projet de loi de finances rectificative, afin de permettre une extension de l'aide à ces armateurs, ce qui devra aussi passer par une modification du décret en

préparation. Il apparaît en effet inenvisageable que les DSP soient exclues des compensations prévues pour aider nos liaisons maritimes face à la crise de la Covid-19.

Nous demandons également avec cet amendement, que le Gouvernement réévalue la nature des compensations prévues pour les compagnies maritimes, afin qu'elle ne soit pas prise en compte pour le calcul de la taxe sur les salaires. A minima cette précision devrait être apportée dans le dispositif réglementaire.

Le montant total des cotisations et contributions dues par les armateurs concernés en 2021 est estimé à 2 millions d'euros.

Aussi, le présent amendement propose d'ouvrir 2 millions de crédits supplémentaires en AE et en CP sur le programme 205 Affaires maritimes, de sorte que le montant de la subvention exceptionnelle aux entreprises de transport maritime de passagers soumis à la concurrence internationale atteigne un montant de 21,2 millions d'euros en AE et en CP.

Pour compenser ces ouvertures supplémentaires, le présent amendement prévoit de diminuer de 2 millions d'euros les ouvertures prévues par le même projet de loi de finances rectificative sur le programme 159 Expertise, économie sociale et solidaire, information géographique et météorologie de la même mission Écologie.