



N° 2292

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 octobre 2019.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2020** (n° 2272)

TOME VIII

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES

AFFAIRES MARITIMES

PAR M. JIMMY PAHUN
Député

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : UNE SITUATION BUDGÉTAIRE STABLE	7
I. LE PROGRAMME 205	7
A. L'ACTION 1 « SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES »	7
B. L'ACTION 2 « GENS DE MER ET ENSEIGNEMENT MARITIME »	9
C. L'ACTION 3 « FLOTTE DE COMMERCE »	9
D. L'ACTION 4 « ACTION INTERMINISTÉRIELLE DE LA MER »	10
E. L'ACTION 5 « SOUTIEN AU PROGRAMME »	11
II. L'ACTION 43 DU PROGRAMME 203	11
DEUXIÈME PARTIE : UN INDISPENSABLE RENFORCEMENT DU SOUTIEN À LA SNSM	13
I. UN RÔLE CENTRAL DANS LE DISPOSITIF DE SAUVETAGE EN MER	13
II. DES ÉVOLUTIONS STRUCTURELLES QUI DOIVENT ÊTRE ACCOMPAGNÉES	15
III. UNE SITUATION FINANCIÈRE FRAGILE	16
TROISIÈME PARTIE : L'INITIATIVE FRANÇAISE EN FAVEUR DE LA RÉDUCTION DE LA VITESSE DES NAVIRES AU NIVEAU MONDIAL	19
I. LA RÉDUCTION DE LA VITESSE DES NAVIRES, UN OUTIL PERMETTANT DE DIMINUER EFFICACEMENT LES ÉMISSIONS DE CO₂ DU TRANSPORT MARITIME	19
II. UN EFFORT DE LA FRANCE POUR PROMOUVOIR CETTE MESURE QUI DOIT ÊTRE SOUTENU	20
EXAMEN EN COMMISSION	23
Liste des personnes auditionnées	37

INTRODUCTION

La France, qui dispose du deuxième domaine maritime mondial, est l'héritière d'un long passé maritime. La qualité de la formation de ses marins est reconnue dans le monde entier et les savoir-faire développés par les entreprises d'armement maritime permettent à certains groupes d'être des leaders mondiaux. Dans ce cadre, les politiques financées par le programme 205 de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », qui visent à rendre plus cohérente l'action régulatrice de l'État en ce qui concerne le navire, le marin et la mer, ont toute leur importance et doivent pouvoir bénéficier d'un financement stable.

Le projet de loi de finances pour 2020 prévoit une légère baisse des autorisations d'engagement du programme 205, qui passent de 163 millions d'euros en 2019 à 156 millions d'euros en 2020, et un maintien des crédits de paiement à hauteur de 157 millions ⁽¹⁾. Votre rapporteur pour avis est satisfait de cette stabilité mais tient à rappeler que le budget des affaires maritimes est calculé au plus juste et qu'il doit être préservé dans la durée.

On ne peut prétendre traiter de ce budget sans se préoccuper des ports, qui constituent l'interface entre le tissu économique national et les voies d'échanges internationales. Les crédits relatifs aux ports relèvent de l'action 43 du programme 203. Les autorisations d'engagement et les crédits de paiement de cette action augmentent légèrement, passant tous deux de 99,8 millions d'euros en 2019 à près de 101 millions d'euros en 2020 ⁽²⁾, ce dont votre rapporteur pour avis se réjouit car cela permet de poursuivre l'effort consenti depuis deux ans sur les crédits de dragage, indispensables au bon fonctionnement des ports.

L'étude du budget des affaires maritimes était, en outre, l'occasion de faire un point sur le financement de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Après le naufrage de la vedette Jack Morisseau aux Sables d'Olonne, les sénateurs ont lancé une mission d'information pour examiner son modèle économique et social. Le présent rapport ne partage pas cette ambition. Il n'a pas, non plus, pour objet d'éclaircir les circonstances de ce drame qui a vu périr en mer trois sauveteurs aguerris. Les enquêtes judiciaire et administrative s'en chargeront. Il ressort des auditions menées par votre rapporteur pour avis que l'organisation de la SNSM pourrait évoluer sans affecter ses fondements : le bénévolat et l'autonomie des stations. Par exemple, la question de la professionnalisation d'une partie de l'équipage doit être posée car la sociologie des bénévoles change et ces derniers ne sont plus forcément marins de métier. C'est pour cette même raison

(1) Hors fonds de concours et affectations de produits.

(2) Hors fonds de concours et affectations de produits.

que la SNSM met en avant l'important besoin en formation de ses équipages. La subvention publique en faveur de la SNSM passera cette année, comme le Gouvernement s'y est engagé, de 6,2 à 10,7 millions d'euros. Le rapport de Mme Chantal Guittet⁽¹⁾ préconisait une enveloppe de 7 millions d'euros. Le financement supplémentaire obtenu cette année est donc substantiel. Il faut s'en satisfaire. À l'avenir, les besoins financiers de la SNSM devront être évalués en étroite concertation avec les services de l'État afin de définir avec précision le montant de la subvention publique.

Un deuxième sujet mérite d'être abordé dans ce rapport : la réduction de la vitesse des navires de commerce. Au G7 de Biarritz, le Président de la République s'est exprimé en faveur de cette mesure simple et efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime international. Votre rapporteur pour avis soutient l'action diplomatique de la France à l'Organisation maritime internationale (OMI) pour parvenir à un consensus des États sur cet important sujet. Les acteurs maritimes se sont d'ores et déjà engagés dans la transition énergétique avec l'adoption du GNL et des « *scrubbers* » à boucle fermée, ou encore l'extension prochaine des zones à faibles émissions de soufre en Méditerranée. Il nous faudra cependant aller plus loin et soutenir toutes les initiatives et investissements pour un transport maritime décarboné, comme, par exemple, la propulsion vélique. La loi d'orientation des mobilités ne prévoit pas de mesures spécifiques à ce type de propulsion, si ce n'est la remise d'un rapport. Votre rapporteur pour avis sera attentif à ce dernier et souhaite qu'il préconise des mesures concrètes de soutien à ces investissements. Plus largement, de véritables « états généraux » du transport maritime pourraient permettre de tracer une voie concertée et ambitieuse vers un transport décarboné.

(1) Mme Chantal Guittet, Rapport au Premier ministre sur la pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer, 1^{er} juillet 2016.

PREMIÈRE PARTIE : UNE SITUATION BUDGÉTAIRE STABLE

I. LE PROGRAMME 205

Le programme 205 permet de financer des actions relatives à la politique de sécurité et de sûreté maritimes civiles (actions 1 et 4), 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) ou encore la participation à la protection de l'environnement marin et littoral (action 4).

Le montant des autorisations d'engagement étant pratiquement identique à celui des crédits de paiement, du fait de la nature des dépenses financées, le présent paragraphe traitera essentiellement de l'évolution des crédits de paiement pour chacune des actions du programme.

A. L'ACTION 1 « SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIMES »

Les crédits de paiement de l'action 1 – qui représentent 19,5 % des crédits alloués aux affaires maritimes – baissent légèrement par rapport à 2019, passant de 29,3 millions d'euros à 28,9 millions d'euros ⁽¹⁾. Par contre, la première session de l'appel à projets 2019 du Fonds pour la transformation de l'action publique va permettre d'apporter un financement complémentaire d'un million d'euros pour le projet de création d'un système français d'alerte précoce pour la surveillance de la navigation maritime grâce aux technologies du numérique et à l'intelligence artificielle. Votre rapporteur pour avis se félicite de ce succès pour un projet qui semble très prometteur.

Votre rapporteur pour avis tient à insister sur l'importance du budget de l'action 1 pour la sécurité et la sûreté maritimes ⁽²⁾. En effet, celui-ci permet à la France d'exercer trois types de missions :

- 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 ;

(1) Hors fonds de concours et affectations de produits.

(2) La sécurité maritime comporte deux éléments. La sécurité des personnes et la prévention de la pollution sont le premier et présentent plusieurs aspects indissociables : la sécurité des navires, qui concerne les navires, leur équipage et, le cas échéant, leurs passagers ; la sécurité de la navigation et 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.

– en tant qu’État côtier, elle doit assurer l’organisation et la coordination de la recherche et du sauvetage maritimes le long des côtes françaises ainsi que la sécurisation des routes et des accès portuaires (par le balisage maritime, la surveillance de la circulation maritime dans les zones de séparation de trafic et l’information des capitaines, patrons et skippers sur l’environnement et la situation nautique).

L’action 1 rassemble les crédits d’investissement et de fonctionnement d’une partie des services spécialisés qui permettent d’assurer ces missions. La moitié des crédits est accordée à l’**armement des phares et balises**. Ce service à compétence nationale, dépendant de la direction des affaires maritimes, est chargé de la mise en œuvre ⁽¹⁾ et de la mise à disposition de moyens nautiques adaptés aux besoins des directions interrégionales de la mer (en métropole) et des directions de la mer (en outre-mer) pour l’exercice de leurs attributions relatives à la signalisation maritime et à la diffusion de l’information nautique afférente. Ce poste budgétaire recevra **14,5 millions d’euros en 2020**, qui permettront d’assurer le fonctionnement des services locaux, la remise à niveau et la modernisation des infrastructures ou encore la poursuite du renouvellement des moyens nautiques qui permettent d’intervenir sur les matériels et les équipements en mer. En particulier, en 2020 sera mis en service le « Chef de baie », nouveau baliseur basé à La Rochelle. Deux navires de travaux destinés à la Corse et au Finistère seront commandés afin de remplacer quatre unités anciennes.

Près d’un quart des crédits de l’action 1 sert à financer les dépenses de fonctionnement et d’investissement des **CROSS** (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) et des MRCC (*Maritime Rescue Coordination Centers*) de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie ⁽²⁾. Ces unités sont chargées de la coordination de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer, de la surveillance de la navigation maritime, de la diffusion des renseignements de sécurité maritime, de la surveillance des pollutions marines, de la veille des alertes de sûreté des navires et de la surveillance des pêches maritimes. En 2020, près de **7 millions d’euros** de crédits de paiement seront affectés à ce poste budgétaire. Ils permettront notamment de poursuivre le renouvellement du matériel de radiocommunication.

Deux autres catégories de services de l’État bénéficient des crédits de paiement de l’action 1. Il s’agit, d’une part, **des centres de sécurité des navires** (CSN), services 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 (essentiellement sur le plan technique). L’action 1 finance, d’autre part, le **bureau d’enquêtes sur les événements de mer** (BEA mer), service à compétence nationale placé auprès de l’Inspecteur général des affaires maritimes. Il a pour principale mission de rechercher et de

(1) *Recrutement et gestion des équipages, acquisition et maintenance des navires.*

(2) *À Papeete et à Nouméa, les missions des CROSS sont exercées par les MRCC (Maritime Rescue Coordination Center) créés au sein des états-majors des forces armées de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie.*

déterminer les causes techniques des accidents, afin d'en tirer les enseignements pour l'amélioration de la sécurité maritime. Si ces crédits ne représentent qu'une faible part de l'action 1 (1,1 million d'euros sont alloués aux CSN et 0,1 million d'euros au BEA mer), la faiblesse des montants ne doit pas conduire à sous-estimer l'importance des missions exercées.

Enfin, le projet annuel de performances prévoit que 6,2 millions d'euros sont consacrés au financement de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), somme qui est en augmentation depuis quelques années mais ne permet pas de faire face dans la durée aux besoins de financement, pour des raisons que votre rapporteur pour avis exposera dans la deuxième partie du rapport.

B. L'ACTION 2 « GENS DE MER ET ENSEIGNEMENT MARITIME »

Les crédits de paiement de l'action 2 représentent 17,4 % du budget des affaires maritimes, soit 27,2 millions d'euros, et sont en légère diminution par rapport au projet de loi de finances pour 2019 (dans lequel ils représenteraient 27,3 millions d'euros).

La plus grande partie de l'action 2 (25,8 millions d'euros) contribue au financement de la **formation maritime**. Une grande part de cette enveloppe est consacrée à l'ENSM (École nationale supérieure maritime) qui bénéficie d'une subvention pour charges de service public de 18,25 millions d'euros, destinée essentiellement au financement de la masse salariale. Une subvention de 5,4 millions d'euros est versée aux lycées professionnels maritimes et aux établissements offrant une formation maritime secondaire agréée en l'absence de lycées professionnels maritimes. De plus, près de 1,45 million d'euros sont consacrés au financement des aides aux élèves boursiers de l'enseignement maritime secondaire.

Enfin, les crédits de paiement de l'action 2 qui ne sont pas consacrés à la formation recouvrent une série de dépenses diverses telles que le financement de la reproduction des titres de formation sécurisés des marins, qui doivent être revalidés tous les cinq ans, ou encore les dépenses de fonctionnement du service de santé des gens de mer et du 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.

C. L'ACTION 3 « FLOTTE DE COMMERCE »

Les crédits de paiement de l'action 3 représentent 52 % du budget des affaires maritimes, soit 81,1 millions d'euros, somme presque identique à celle allouée à l'action en 2019. La plus grande partie des crédits (72,3 millions d'euros) sert à financer la compensation à l'Établissement national des invalides de la marine (en charge des prestations maladie, accidents du travail et vieillesse),

à l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (qui verse les prestations sociales familiales) et à Pôle Emploi des allègements de cotisations patronales qui correspondent au dispositif dit du « *netwage* ». Ce dispositif permet de soutenir l'emploi maritime et de renforcer la compétitivité économique des entreprises de transport ou de services maritimes soumises à une importante concurrence internationale.

Les crédits de paiement de l'action 3 qui ne concernent pas la compensation du dispositif du « *netwage* » 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).

Votre rapporteur pour avis regrette que la **préconisation** qu'il avait formulée en 2017 et en 2018 au sujet de la **maquette budgétaire** n'ait pas été suivie. Pour améliorer la lisibilité du budget, il est nécessaire de rattacher l'action 3 au programme 197. Il semble plus logique de rattacher les compensations versées par l'État à l'ENIM, à l'ACOSS et à Pôle Emploi au programme qui retrace les subventions versées à l'ENIM pour financer le régime de retraite et de sécurité sociale des marins. De plus, la maquette budgétaire du programme 205 génère une situation délétère. En effet, l'action 3, qui représente la moitié des crédits du programme, correspond à des dépenses contraintes dont l'augmentation est un signe de bonne santé du secteur maritime. Dans ce cas, si le total des crédits budgétaires alloués au programme 205 n'augmente pas, ce sont les crédits alloués aux actions 1, 2, 4 et 5 qui doivent diminuer, crédits qui concernent les moyens de contrôle des règles de sécurité et de sûreté maritimes et l'enseignement maritime.

D. L'ACTION 4 « ACTION INTERMINISTÉRIELLE DE LA MER »

Le budget de l'action 4 représente 7,2 % du budget des affaires maritimes et les crédits de paiement correspondants s'élèveront à 13,9 millions d'euros en 2020 ⁽¹⁾, poursuivant l'augmentation entamée en 2019.

Votre rapporteur pour avis se réjouit de cette augmentation d'un budget qui finance des services et actions essentiels pour la préservation de l'environnement marin et la sécurité maritime. En effet, 86 % des crédits de paiement de l'action 4 (près de 12 millions d'euros) seront affectés au dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) qui participe à l'exercice des missions de police en mer, missions qui vont de la police de la navigation maritime à la police des pêches maritimes, tandis que 8,6 % des crédits (1,2 million d'euros) contribuent au financement du dispositif POLMAR-terre et notamment à l'entretien et au renouvellement des matériels, ou encore à l'entretien des sites de stockage de ces matériels.

(1) Hors fonds de concours et affectations de produits.

E. L'ACTION 5 « SOUTIEN AU PROGRAMME »

L'action 5, qui représente 4 % des crédits du programme 205, regroupe le budget relatif au fonctionnement courant de **l'administration centrale et des services déconcentrés**. Ces crédits représentent 6,2 millions d'euros ⁽¹⁾ et sont en légère baisse par rapport à 2019, où ils représentaient 6,5 millions d'euros.

Ces crédits concernent notamment le fonctionnement courant des services déconcentrés et de l'administration centrale. Ils ne concernent pas les dépenses de personnel, qui relèvent du programme 217. Toutefois, votre rapporteur pour avis tient à insister sur l'importance des missions effectuées par l'ensemble des services des affaires maritimes et à rappeler que ce ne sont pas seulement les moyens financiers qu'il convient de préserver, mais aussi les moyens humains. C'est pourquoi il regrette vivement que cette année encore, il soit prévu de **réduire les effectifs des affaires maritimes**. En effet, le plafond d'emplois des personnels est réduit de 19 ETPT (équivalents temps plein travaillé) entre le projet de loi de finances pour 2019 (où il était de 2 688 ETPT ⁽²⁾) et le projet de loi de finances pour 2020 (où il est de 2 669 ETPT ⁽³⁾).

II. L'ACTION 43 DU PROGRAMME 203

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 43, qui représentent 3,2 % des crédits du programme, et dont la plus grande partie est consacrée aux infrastructures portuaires.

L'essentiel des crédits de paiement de cette action (93,6 millions d'euros sur un total de 100,96 millions) sert à financer l'entretien des accès et des ouvrages d'accès des grands ports maritimes. Ces crédits, qui ont augmenté de 29 millions d'euros en 2019, sont maintenus à un niveau stable. Votre rapporteur pour avis s'en réjouit car cela permet de répondre au sous-financement chronique des opérations de **dragage des grands ports maritimes** sur lequel les rapporteurs pour avis successifs du budget des affaires maritimes pour la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire n'avaient cessé d'alerter le Gouvernement.

Par contre, il tient à attirer l'attention du Gouvernement sur la question du **dragage des ports de plaisance**. En effet, contrairement au dragage des grands ports maritimes ⁽⁴⁾, le financement du dragage des ports de plaisance ne relève pas de l'État. Or il peut s'avérer particulièrement coûteux. Selon les résultats de l'enquête « dragage » réalisée par l'Observatoire des ports de plaisance, le coût

(1) Hors fonds de concours et affectations de produits.

(2) Bleu budgétaire de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » pour 2019, p. 399.

(3) Bleu budgétaire de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » pour 2020, p. 439.

(4) Cf. article R. 5313-69 du code des transports.

moyen d'un dragage est de 300 000 euros. Seuls 10 % des ports ont bénéficié de subventions pour réaliser les dragages, qui provenaient, dans la majorité des cas, des départements et des régions ⁽¹⁾. Pourtant, les sédiments dragués proviennent des bassins-versants et c'est au cours de leur trajet vers la mer qu'ils ont accumulé des polluants qui peuvent les rendre difficiles à traiter ou à recycler. C'est pourquoi votre rapporteur pour avis souhaite la mise en place d'une solidarité territoriale en matière de dragage qui conduise à ce que le bassin-versant contribue au financement des opérations de dragage des ports de plaisance.

(1) *Mission de la navigation de plaisance et des loisirs nautiques - Observatoire des ports de plaisance, Résultats de l'enquête « Dragage », décembre 2015, p. 13 et p. 25.*

DEUXIÈME PARTIE : UN INDISPENSABLE RENFORCEMENT DU SOUTIEN À LA SNSM

I. UN RÔLE CENTRAL DANS LE DISPOSITIF DE SAUVETAGE EN MER

L'organisation du sauvetage en mer repose sur trois fonctions principales : la veille et la rediffusion des alertes de détresse, la coordination des opérations par un centre à terre et l'intervention des moyens privés et publics disponibles.

La convention SAR (convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes) du 27 avril 1979 prévoit que la veille et la coordination des opérations de recherche et de sauvetage doivent être assurées depuis la terre et qu'elles sont à la charge des États côtiers. En France, les fonctions de veille et de coordination sont assurées par le réseau des CROSS et des MRCC qui réceptionnent les alertes et font appel aux moyens de secours. La nature des moyens engagés par les CROSS varie selon les situations et la SNSM joue un grand rôle dans le dispositif.

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. Depuis 1970, la SNSM est une association reconnue d'utilité publique au titre de la loi de 1901. La SNSM a par ailleurs été agréée en qualité d'organisme de secours et de sauvetage en mer par un arrêté du 21 juin 2006. Elle est à ce jour le seul organisme de secours et de sauvetage en mer reconnu au sens de l'article L. 742-9 du code de la sécurité intérieure⁽¹⁾. La SNSM a également reçu une série d'agrément du ministère de l'intérieur : agrément de sécurité civile délivré pour trois ans, agrément pour la formation aux premiers secours et agrément pour la surveillance des plages et des activités nautiques.

Les CROSS peuvent également mobiliser les moyens de l'État qui relèvent de la marine nationale, de la sécurité civile, des douanes, de la gendarmerie et des affaires maritimes. Toutefois, ces moyens sont surtout appelés à intervenir sur des opérations nécessitant une technicité particulière : hélitreuillage, recherche sur secteur élargi, interventions à bord des navires, opérations hauturières ... Par ailleurs, seules 20 % des interventions réalisées par

(1) Cet article dispose que « Les organismes de secours et de sauvetage en mer sont agréés par l'autorité administrative. »

des moyens nautiques ont lieu grâce au déroutement de navires privés situés à proximité du sinistre. Cette solution est particulièrement utilisée dans les zones les plus éloignées de la terre, notamment outre-mer. Par contre, **plus de 50 %** des interventions réalisées par des moyens nautiques sont réalisées par la SNSM.

**SAUVETAGE EN MER RÉALISÉ PAR DES NAVIRES :
RÉPARTITION PAR TYPE DE MOYENS POUR 2018**

Type de moyen	Nombre de moyens engagés	Pourcentage du total
SNSM	4 981	51 %
Moyens privés	2 090	22 %
Services départementaux d'incendie et de secours	1 400	14 %
Armateur	351	4 %
Collectivité territoriale	234	2 %
Marine nationale	205	2 %
Gendarmerie maritime	199	2 %
Douanes	154	2 %
Autres	124	1 %
Total	9 738	100 %

Source : Données fournies par le ministère de la transition écologique et solidaire.

En 2018, la SNSM a effectué 3 974 interventions qui ont représenté 7 342 heures. 22 % des interventions ont eu lieu de nuit. 7 191 personnes ont été secourues. Les interventions de la SNSM ont essentiellement lieu dans la **bande côtière**. Environ 23 % des interventions des sauveteurs embarqués de la SNSM ont été réalisées dans la bande des 300 mètres à compter du rivage et plus de 72 % dans les eaux territoriales (comprises entre 300 mètres et 12 milles nautiques). La SNSM est intervenue essentiellement au bénéfice de navires battant pavillon français. Dans la grande majorité des cas, c'est à des **navires de plaisance** que la SNSM a porté secours (les navires de plaisance à voile ou à moteur représentent plus de 75 % des flotteurs impliqués, les navires de pêche 10 % et les navires de commerce 1 %). Une partie importante des interventions a eu lieu en **juillet et août** : ainsi, les navires de la SNSM ont été mobilisés par les CROSS 900 fois en juillet et 1 000 fois en août ⁽¹⁾.

Les statistiques relatives aux secours en mer montrent qu'une part importante des demandes d'intervention a lieu dans des circonstances où les personnes bénéficiaires ne sont pas en danger imminent. En effet, les CROSS sont de **plus en plus souvent sollicités pour des demandes de remorquage ou d'assistance** (voiliers encalminés, assistance technique à des navires échoués, en avarie de propulsion ou en panne de combustible), situations qui ne relèvent pas du secours en mer mais de l'assistance aux biens. Toutefois, elles nécessitent une action en vue de prévenir un danger prévisible et anticipent le plus souvent des

(1) Données fournies par le ministère de la transition écologique et solidaire.

situations conduisant, selon la météorologie, à des cas de détresse en l'absence d'intervention (dérive vers le large, navire drossé à la côte). Dans ce cas, la SNSM peut être rémunérée pour son activité alors que, dans le cadre de son activité de protection des personnes en détresse en mer, c'est le principe de gratuité qui s'impose. En 2018, la rémunération des activités d'assistance aux biens a généré 1,8 million d'euros de recettes pour la SNSM, ce qui représente environ 6 % de ses ressources ⁽¹⁾.

La SNSM exerce son activité non seulement dans le cadre du sauvetage en mer sous la coordination des CROSS, mais également dans le cadre de la **police spéciale de la baignade** qui est confiée aux maires des communes littorales dans une bande de 300 mètres à compter de la limite des eaux ⁽²⁾. Pour l'exercice de leurs missions, ces derniers mettent en place des postes de plage saisonniers armés, selon les cas, par des sapeurs-pompiers, des policiers ou des sauveteurs saisonniers de la SNSM ⁽³⁾. En 2018, la SNSM était le premier « prestataire » du sauvetage de plage au niveau national avec 1 382 nageurs-sauveteurs employés sur 264 postes de secours rattachés à 148 communes littorales. Les nageurs-sauveteurs ont effectué 2 997 interventions, secouru 2 052 personnes et soigné 19 329 personnes cette année-là ⁽⁴⁾.

II. DES ÉVOLUTIONS STRUCTURELLES QUI DOIVENT ÊTRE ACCOMPAGNÉES

Il existe aujourd'hui **218 stations de la SNSM** sur le littoral. 187 stations sont permanentes et 31 sont saisonnières, pour compléter le dispositif pendant la période estivale ou assurer un lien avec les municipalités, dans le cas où les plages surveillées par les nageurs sauveteurs ne disposent pas de stations de sauvetage permanentes à proximité. Chaque station permanente est dirigée par un président, secondé par un trésorier et par le patron titulaire, qui est lui-même responsable de la composition, du recrutement et de la formation de son équipage. Chaque station dispose d'un équipage de 10 à 40 bénévoles opérationnels. Le **maillage territorial** résulte de la combinaison de plusieurs facteurs, tels que la prégnance des activités en mer avoisinantes et la capacité à disposer d'un vivier de bénévoles dans le secteur considéré. Ce maillage permet de disposer dans des délais réduits d'un moyen nautique susceptible d'intervenir et d'assurer un haut niveau de couverture du littoral. Toutefois, il y a une grande concentration de stations dans certaines zones, ce qui pourrait rendre souhaitable la réalisation de quelques **ajustements** marginaux relatifs aux caractéristiques techniques des vedettes affectées dans les stations pour éviter les doublons. Par ailleurs, votre rapporteur retient la demande

(1) Données fournies par le ministère de la transition écologique et solidaire.

(2) Cf. article L. 2213-23 du code général des collectivités territoriales.

(3) Si ce sont les maires qui doivent pourvoir aux mesures d'assistance et de secours dans cette zone, ce sont les CROSS qui assurent la coordination des opérations dans la bande de 300 mètres lorsque les opérations 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.

(4) Données fournies par le ministère de la transition écologique et solidaire.

exprimée par les bénévoles au sein des stations d'être soulagés des tâches administratives. Les stations ont en effet des difficultés à attirer des bénévoles pour ce type de mission. Un pôle dédié auprès de chaque délégué départemental est une piste intéressante à explorer.

Le fonctionnement de la SNSM repose sur l'activité de 84 salariés et de 8 456 bénévoles ⁽¹⁾. **L'évolution du profil des bénévoles** constitue un défi important pour la SNSM. Alors que ceux-ci étaient traditionnellement recrutés dans les secteurs professionnels liés à la mer (marine marchande, marine nationale et pêche), aujourd'hui de plus en plus de sauveteurs viennent des milieux de la plaisance, des pratiques sportives en mer et de la plongée. Cette évolution rend nécessaire un renforcement de la politique de formation de la SNSM. Ce renforcement est d'autant plus important que les opérations de sauvetage ont évolué et requièrent le développement de nouvelles compétences. En effet, les canots de sauvetage sont de plus en plus rapides et emportent des systèmes électroniques de navigation et de communication. Un travail visant à garantir l'équivalence des formations et diplômes délivrés par les différents ministères (affaires maritimes, sports, etc.) pourrait être utilement mené afin de simplifier les démarches des bénévoles les plus expérimentés.

Un autre défi auquel la SNSM est confrontée est celui du **renouvellement de sa flotte**. La flotte de la SNSM comporte près de 450 unités, dont 40 canots tous-temps, 31 vedettes de première classe, 72 vedettes de deuxième classe, 3 vedettes de troisième classe, 20 vedettes légères et 105 embarcations semi-rigides. Aujourd'hui, les moyens nautiques hauturiers, mis en service à la fin des années 1980, arrivent en fin de vie et il est nécessaire de les renouveler. Or le financement du plan de renouvellement de la flotte, dont le montant est évalué entre 30 et 40 millions d'euros, n'est pas garanti et le renouvellement est très lent ⁽²⁾.

III. UNE SITUATION FINANCIÈRE FRAGILE

L'accroissement du nombre de plaisanciers, la diversification des loisirs nautiques, le développement de nouvelles pratiques à risques ou encore la judiciarisation de la société ont conduit à la mise en place de plans de modernisation (Cap 2010 et Cap 2010+) à partir de 2008. Ces plans concernent la modernisation des équipements individuels de sécurité et 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 et la réorganisation des fonctions de soutien (recherche et développement de nouveaux équipements, systèmes d'information...). Le lancement de la démarche Cap 2010 a entraîné un **doublé du budget de la SNSM**, comme l'indique le tableau ci-après.

(1) *Didier Mandelli*, Rapport d'information fait au nom de la mission commune d'information sur le sauvetage en mer et la sécurité maritime, *Sénat*, 22 octobre 2019, p.19-20.

(2) *Données fournies par le ministère de la transition écologique et solidaire.*

ÉVOLUTION DU BUDGET DE LA SNSM ET DE SES RESSOURCES

(en million d'euros)

	2002	2007	2012	2015	2017	2018	2019
Budget SNSM							
Total	12	20	22	28	28,5	29	30
Ressources							
État	2 (subvention MTES*)		3,5 (subvention MTES*)	4,5 (dont 3,5 de subvention MTES* et 1 de subventions MINARM**)	6,4 (dont 6 de subvention MTES* et 0,4 d'affectation de produits de taxes)		
Dons et legs	NC	NC	8,3	9,3	15,6	15	13,7
Mécénat	NC	NC	3,6	3,7	2,4	2,8	2,8
Collectivités territoriales (Subventions de fonctionnement et participation aux projets d'investissement)	NC	NC	6	5		6,7	

* Ministère de la transition écologique et solidaire

** Ministère des armées

Source : données fournies par le ministère de la transition écologique et solidaire

Le **rapport** sur la pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer remis le 1^{er} juillet 2016 au Premier ministre par **Mme Chantal Guittet** préconisait un **relèvement de la contribution de l'État** pour que celle-ci atteigne au minimum 25 % du budget d'exploitation de la SNSM (soit une contribution de 7,5 millions d'euros) et demandait que cette contribution soit pérennisée au moyen de l'affectation de recettes ⁽¹⁾. Ces préconisations n'ont été que **partiellement suivies d'effet**. La taxe sur l'éolien en mer, dont une fraction était déjà affectée à la SNSM ⁽²⁾ au moment de la remise du rapport, ne rapporte toujours rien et les nouvelles affectations (taxe sur les casinos embarqués ⁽³⁾, droit annuel de francisation et de navigation ⁽⁴⁾, droit de passeport ⁽⁵⁾) ont un rendement faible voire nul. La plupart de ressources provenant de l'État correspondent à la subvention versée à la SNSM dans le cadre du programme 205, qui est passée à plus de 6 millions d'euros à partir de 2018 (contre 3,5 millions d'euros en 2015). Cette augmentation a, tout comme l'augmentation importante du financement privé, permis à la SNSM de sortir de la situation financière particulièrement délicate dans laquelle elle s'était trouvée en 2015 et 2016 (avec des exercices déficitaires).

(1) Mme Chantal Guittet, Rapport au Premier ministre sur la pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer, 1^{er} juillet 2016, p. 38.

(2) Article 1519 C du code général des impôts.

(3) Article 97 de la loi n° 2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificative pour 2016.

(4) Article 224 du code des douanes.

(5) Article 238 du code des douanes.

Toutefois, si l'amélioration de sa situation financière lui a permis de dégager une partie des excédents d'exploitation pour l'investissement, tout en reconstituant ses réserves en trésorerie, **la SNSM ne pourra pas financer**, dans les années à venir, le renouvellement de sa flotte d'intervention. Par ailleurs, la poursuite de la démarche de qualification des bénévoles rend nécessaire un renforcement des ressources de la SNSM. C'est pourquoi, la **commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**, qui s'est saisie pour avis sur la partie de la première partie du projet de loi de finances, a adopté, à l'initiative de votre rapporteur pour avis, un **amendement qui affecte à la SNSM 4,5 millions d'euros** issus de la taxe sur le permis plaisance. Cette mesure visait à apporter un complément de financement pérenne à la SNSM sans réduire les crédits alloués au budget des affaires maritimes, déjà très contraint. Il permettait en même temps de faire contribuer de manière plus directe les plaisanciers, principaux bénéficiaires de l'action de la SNSM, au renforcement de ses moyens.

Lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances, la commission des finances a également adopté un amendement similaire de son rapporteur général, M. Joël Giraud. Lors du débat qui a eu lieu en séance publique sur ce sujet, M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics, a indiqué que le Gouvernement s'engageait à déposer sur la deuxième partie du projet de loi de finances un amendement augmentant de 4,5 millions d'euros les crédits du programme 205 dans le but de renforcer le soutien à la SNSM ⁽¹⁾. Votre rapporteur pour avis se réjouit de cette annonce. Toutefois, il insiste sur la nécessité de pérenniser ce financement au-delà de l'année 2020.

(1) Assemblée nationale, séance publique, compte rendu intégral, deuxième séance du lundi 21 octobre 2019.

TROISIÈME PARTIE : L'INITIATIVE FRANÇAISE EN FAVEUR DE LA RÉDUCTION DE LA VITESSE DES NAVIRES AU NIVEAU MONDIAL

I. LA RÉDUCTION DE LA VITESSE DES NAVIRES, UN OUTIL PERMETTANT DE DIMINUER EFFICACEMENT LES ÉMISSIONS DE CO₂ DU TRANSPORT MARITIME

Selon l'étude de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur les gaz à effet de serre publiée en 2014, les **émissions de CO₂ imputables à l'ensemble des transports maritimes** représentaient environ 938 millions de tonnes en 2012, dont la plus grande partie (796 millions de tonnes) provenait des transports maritimes internationaux, qui représentaient environ 2,2 % des émissions mondiales de CO₂. Les émissions de CO₂ sont corrélées à la **consommation de combustible** par les navires. En effet, la plupart des navires de commerce utilisent le moteur diesel comme propulsion principale, technologie qui est très émettrice de CO₂. Les principaux émetteurs de CO₂ étaient les porte-conteneurs (205 millions de tonnes), les vraquiers (166 millions de tonnes) et les pétroliers (124 millions de tonnes). Si le transport maritime ne représente qu'une faible part des émissions de CO₂, il faut prendre en compte le fait que, selon l'OMI, les émissions de CO₂ d'origine maritime risquent d'augmenter très fortement dans les années à venir, les différents scénarios envisagés prévoyant une hausse comprise entre 50 % et 250 % d'ici à 2050 ⁽¹⁾.

La **réduction de la vitesse des navires** est un outil extrêmement efficace pour réduire les émissions de CO₂ car la consommation de carburant augmente par rapport à la vitesse du navire selon une fonction cubique. Dans ces conditions, une réduction de 10 % de la vitesse d'un navire conduit à une réduction de 20 % de la consommation de carburant ⁽²⁾. D'ailleurs, suite à la crise économique de 2007, la vitesse des navires a été réduite pour des raisons d'économies, ce qui a entraîné une baisse de la consommation journalière de combustible d'environ 27 % et les émissions de CO₂ des vraquiers, des porte-conteneurs et des pétroliers ont diminué. En ce qui concerne les pétroliers, on a constaté que les émissions de CO₂ avaient baissé de 20 % entre 2007 et 2012 ⁽³⁾.

(1) *Organisation maritime internationale*, Troisième étude sur les gaz à effet de serre - Résumé analytique, 2014, p. 1, p. 7 et p. 20.

(2) *Organisation maritime internationale*, Investigation of appropriate control measures (abatement technologies) to reduce black carbon emissions from international shipping, 2015, p. 7.

(3) *Organisation maritime internationale*, Troisième étude sur les gaz à effet de serre - Résumé analytique, 2014, p. 12 et p. 14.

Contrairement à d'autres outils permettant de réduire les émissions de CO₂ des navires, comme l'installation de scrubbers ⁽¹⁾ ou le changement de mode de propulsion, la réduction de la vitesse des navires ne nécessite **aucune modification technique** et donc aucun investissement coûteux et peut donc être mise en place aisément par l'ensemble des navires. Par ailleurs, cette mesure contribue à réduire les coûts d'exploitation des navires. De plus, en allongeant la durée des trajets, elle peut contribuer à résorber les surcapacités dont souffre, dans certaines zones, le transport maritime. Enfin, elle n'aurait qu'un effet limité sur le coût des produits transportés ⁽²⁾, d'autant que le coût du transport maritime ne représente qu'une faible part du coût de transport des produits.

Si elle a des avantages économiques, la réduction de la vitesse des navires a également des avantages au plan **écologique** qui ne sont pas limités à la réduction des émissions de CO₂. En effet, elle contribue à réduire le bruit émis par les navires et limite les risques de collision avec les mammifères marins.

II. UN EFFORT DE LA FRANCE POUR PROMOUVOIR CETTE MESURE QUI DOIT ÊTRE SOUTENU

Eu égard aux bénéfices qui pourraient être tirés de la réduction de la vitesse des navires au niveau mondial, votre rapporteur pour avis tient à apporter tout son soutien aux efforts faits par la France pour la promouvoir auprès de l'Organisation maritime internationale.

En avril 2018, l'**OMI** a adopté une **stratégie pour éliminer les émissions de CO₂ des navires**. Cette stratégie fixe deux objectifs intermédiaires. Le premier est de réduire les émissions de CO₂ par activité de transport d'au moins 40 % d'ici 2030 et de 70 % d'ici 2050 (en prenant l'année 2008 comme année de référence). Le second objectif est de réduire le volume total des émissions annuelles de gaz à effet de serre d'au moins 50 % en 2050 par rapport à 2008.

Cette stratégie doit être **révisée en 2023** et, dans le cadre des travaux préparatoires à la révision, la France a fait une série de propositions pour défendre le principe d'une réduction de la vitesse des navires. En prévision de la prochaine réunion du groupe de travail intersessions sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires qui aura lieu en novembre 2019, la France a déposé **deux soumissions**. La première propose que les objectifs fixés par l'OMI pour 2030 se traduisent par une réduction de la consommation de carburant avec la fixation d'objectifs qui pourraient être atteints par les navires grâce à une réduction de leur vitesse ou à une mesure équivalente, ou bien grâce à une combinaison associant la réduction de la vitesse et une mesure équivalente. Cette

(1) Dispositifs permettant de nettoyer les fumées.

(2) Jasper Faber, Thomas Huigen, Dagmar Nelissen, Regulating speed : a short-term measure to reduce maritime GHG emissions, *CE Delft*, 18 octobre 2017, disponible sur : <https://cedelft.eu/en/publications/2024/regulating-speed-a-short-term-measure-to-reduce-maritime-ghg-emissions>

soumission concerne l'ensemble des navires. La deuxième soumission, quant à elle, ne concerne que les navires transportant des vrac secs et liquides et ne porte que sur la réduction de la vitesse. Elle propose la mise en place, entre 2022 et 2025, d'une réduction de la vitesse maximale à 10,5 nœuds pour les navires transportant du vrac sec et 11 nœuds pour ceux qui transportent du vrac liquide.

EXAMEN EN COMMISSION

Après l'audition de Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire et de M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports au cours de sa réunion du mercredi 9 octobre 2019 après-midi⁽¹⁾, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, le mardi 29 octobre 2019, pour avis, sur le rapport de M. Jimmy Pahun, les crédits du programme « Affaires maritimes » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous poursuivons l'examen de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances, avec la présentation de l'avis sur les crédits des affaires maritimes.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis des crédits du programme 205 « Affaires maritimes » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». En tant que rapporteur pour avis sur les affaires maritimes, j'ai souhaité inscrire mes travaux dans la continuité de ceux que j'avais réalisés lors de la préparation des projets de loi de finances pour 2018 et 2019, en privilégiant les sujets suivants : le soutien à la Société nationale du sauvetage en mer, la SNSM, ainsi que l'initiative française en faveur de la réduction de la vitesse des navires.

Le budget des affaires maritimes sera stable en 2020, ce dont je me réjouis. Si les autorisations d'engagement du programme 205 baissent légèrement pour passer de 163 millions d'euros en 2019 à 156 millions en 2020, les crédits de paiement se maintiennent à hauteur de 157 millions d'euros.

Par ailleurs, les crédits relatifs aux ports relevant de l'action 43 du programme 203 augmentent légèrement. Les autorisations d'engagement et les crédits de paiement de cette action passent à près de 101 millions d'euros en 2020. Je tiens à souligner ce point, car il est la traduction de l'effort consenti depuis deux ans pour rattraper le sous-financement du dragage des grands ports maritimes, sur lequel les rapporteurs pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire n'avaient cessé d'alerter le Gouvernement.

Je tiens à rappeler que le budget des affaires maritimes est calculé au plus juste et qu'il doit être préservé dans la durée.

Je veux également rappeler que ce sont les moyens non pas seulement financiers mais aussi humains qu'il convient de préserver. D'ailleurs, je regrette encore vivement que, cette année encore, il soit prévu de réduire les effectifs des affaires maritimes, qui perdent 19 équivalents temps plein travaillé (ETPT). C'est loin d'être négligeable étant donné qu'il s'agit d'une administration dont les

(1) <http://assnat.fr/wyU7XO>

effectifs sont faibles mais dont le rôle est essentiel pour la sécurité et la sûreté maritimes civiles.

La moitié des crédits du programme 205 est consacrée à la compensation d'exonérations de cotisations sociales patronales. Ces mesures sont nécessaires, car elles servent une politique qui vise à rendre le pavillon français plus attractif et à favoriser l'employabilité des marins.

En revanche, je regrette que l'action 3, qui porte ce budget, soit intégrée dans le programme 205 et non dans le programme 197 relatif aux régimes de retraite et de sécurité sociale des marins. Je pense qu'il faut modifier le rattachement de cette action. J'ai déjà fait cette préconisation dans mes précédents rapports et je tiens à nouveau à insister sur cette évolution, qui me semble nécessaire.

En effet, la maquette budgétaire du programme 205 entraîne une situation illogique. L'action 3 correspond à des dépenses contraintes dont l'augmentation est un signe de bonne santé du secteur maritime. Dans ce cas, si le total des crédits budgétaires alloués au programme 205 n'augmente pas, ce sont les crédits alloués aux autres actions qui doivent diminuer, crédits qui concernent les moyens de contrôle des règles de sécurité et de sûreté maritimes et l'enseignement maritime.

Un peu plus de 17 % des crédits du programme 205 contribuent au financement de la formation maritime, notamment des lycées professionnels maritimes et de l'École nationale supérieure maritime. Il est indispensable de continuer à soutenir ces formations dont la qualité est reconnue internationalement.

Un peu plus d'un quart des crédits du programme budgétaire 205 « Affaires maritimes » financent l'action de l'État dans les domaines de la sécurité et de la sûreté maritimes et de la lutte contre la pollution. Ils servent notamment à financer les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) et les *maritime rescue coordination centres* (MRCC), les centres de sécurité des navires ou encore le dispositif de contrôle et de surveillance qui participe à l'exercice des missions de police en mer – notamment la surveillance de la pêche.

Ils permettent également d'apporter un soutien à la SNSM, dont la pérennisation du modèle constitue l'un des deux grands axes de mon rapport.

Le drame des Sables-d'Olonne a mis en lumière les difficultés auxquelles les sauveteurs en mer sont confrontés. Après ce drame, il était tentant de proposer d'en tirer immédiatement des conclusions, de tout questionner, entre autres l'organisation et le financement de la SNSM. Il ne fallait cependant pas céder à la précipitation, car la SNSM est un objet compliqué. Son modèle, qui est en partie basé sur les dons, est très particulier ; il est le fruit de notre histoire maritime. Ce modèle est aujourd'hui en tension du fait des évolutions de la pratique du nautisme et de la démographie des bénévoles.

Le ministère de la transition écologique et solidaire travaille à l'évolution de ce modèle avec les sauveteurs eux-mêmes. En attendant le résultat de ce travail, il fallait apporter une première réponse à la SNSM. C'est ce que j'ai souhaité faire en proposant à notre commission d'affecter une partie de la fiscalité sur le permis plaisance aux sauveteurs, dans le cadre de la première partie du projet de loi de finances.

Je retiens par ailleurs de mes auditions deux points importants. La formation des sauveteurs, d'abord, dont le profil évolue progressivement des marins professionnels vers les plaisanciers, et qui doit être repensée, avec une réflexion sur l'équivalence des formations délivrées par les différents ministères. J'ai, ensuite, pu prendre la mesure de la charge administrative qui pèse sur les bénévoles. L'appui d'un pôle dédié aux tâches administratives auprès de chaque délégué départemental pourrait constituer une piste d'amélioration.

Ces deux points, l'équivalence des diplômes et la charge administrative, sont également soulignés par la mission d'information commune du Sénat, présidée par le sénateur M. Didier Mandelli, et dont le rapport vient d'être publié.

Nous avons cependant deux points de désaccord. Je n'ai, pour ma part, pas observé de blocage structurel majeur ni de fracture entre le siège de la SNSM et ses stations. Toujours est-il que certaines relations internes mériteraient d'être fluidifiées. Par ailleurs, je ne suis pas d'accord avec le Sénat quand il critique le désintéret de l'État pour la SNSM. L'État, bien sûr, peut faire plus, mais il ne faut pas oublier que la SNSM est une association de bénévoles et que ceux-ci sont attachés à ce modèle. On ne peut pas préserver ce modèle et, en même temps, vouloir que l'État assume lui-même l'entièreté du sauvetage en mer. De même, il n'est pas sérieux de demander chaque année toujours plus de subventions publiques sur la base d'évaluations non concertées avec les services de l'État, et refuser de se satisfaire des augmentations de crédits quand elles sont décidées.

Ainsi, j'ai été un petit peu déçu du retour du président de la SNSM, après que nous eussions alloué tout de même une belle somme à son établissement, la semaine dernière.

Il reste que les sauveteurs en mer sont aujourd'hui confrontés à plusieurs défis d'ordre budgétaire, liés notamment au renouvellement de la flotte, mise en service à la fin des années 1980. Comme je l'ai dit, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a donc adopté, à l'initiative du groupe MODEM et apparentés, un amendement affectant à la SNSM 4,5 millions d'euros issus de la taxe sur le permis plaisance. Le Gouvernement s'est par la suite engagé, en séance publique, à déposer, dans la deuxième partie du projet de loi de finances, un amendement augmentant du même montant les crédits alloués au sauvetage en mer. Je souhaite à ce propos remercier les ministres M. Gérard Darmanin et Mme Élisabeth Borne, ainsi que le président de l'Assemblée nationale M. Richard Ferrand, pour leur rôle respectif dans la recherche de cette solution. Je resterai cependant attentif sur deux points,

qui restent en suspens : la pérennisation de ces crédits après 2020 et leur incidence sur le budget futur des affaires maritimes, car celui-ci inclut la gestion du sauvetage en mer et ne peut donc en être affecté.

Le second axe de mon rapport porte sur la réduction de la vitesse des navires de commerce. Cette mesure, si simple en théorie, est très prometteuse en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport maritime.

Il paraît que 45 millions de tonnes de gaz à effet de serre seraient économisés, si on réduisait de 4 kilomètres/heure la vitesse des navires des transports vraciers, c'est-à-dire des bateaux qui ne transportent pas de marchandises directement consommables. Ne nécessitant aucune innovation technologique, elle est immédiatement disponible pour l'ensemble des navires.

Un engagement international est néanmoins indispensable pour agir efficacement et ne pas pénaliser notre flotte, qui a déjà engagé sa transition, dans un univers extrêmement concurrentiel. Après l'adoption du GNL, des « *scrubbers* » à boucle fermée ou encore l'extension prochaine des zones à faibles émissions de soufre en Méditerranée, la réduction de la vitesse des navires s'inscrit dans l'action diplomatique de la France en faveur d'un transport maritime décarboné. Je pourrais aussi parler des branchements à quai, qui sont si nécessaires dans nos ports, notamment dans celui de Marseille pour les grands navires de croisière. Le Président de la République s'était engagé à défendre la réduction de la vitesse des navires lors du dernier G7 à Biarritz. En 2023, aura lieu à l'Organisation maritime internationale (OMI) la révision de la stratégie pour éliminer les émissions de dioxyde de carbone des navires. La France a déjà déposé deux soumissions à ce sujet et parviendra, je l'espère, à faire consensus.

Au-delà de la réduction de la vitesse, il est primordial de continuer à soutenir toutes les initiatives et tous les investissements pour un transport maritime décarboné. Je regrette, à cet égard, que ne soient pas passés les amendements que j'avais déposés sur le transport à voile, dans le cadre de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, en vue de soutenir ce mode de transport ainsi que l'aménagement d'espaces pour les vélos sur ces navires, comme cela est fait pour les trains et les autobus.

De véritables états généraux du transport maritime seraient nécessaires pour donner une cohérence à ces démarches et tracer une voie ambitieuse vers des échanges neutres en carbone. Je citerai par exemple le potentiel considérable des navires à voile qui peuvent même être utilisés par la marine de commerce. Deux projets sont en cours, ce qui est tout de même assez fantastique. Le projet Zéphyr & Borée amènera en Guyane des pièces détachées d'Ariane Espace, tandis que le projet Neoline desservira Nantes, Saint-Pierre-et-Miquelon et Baltimore.

En conclusion, je vous engage à donner un avis favorable aux crédits du budget des affaires maritimes.

M. Yannick Haury. Au nom du groupe La République en marche, je remercie notre rapporteur pour avis pour ses travaux.

La France possède le deuxième domaine maritime mondial et j'ai la chance d'être élu d'un territoire littoral. Oui, la puissance maritime d'un pays est une chance. Les enjeux sont très importants. Le *Brexit* à venir est à prendre en compte.

Les questions liées à la mer, aux marins et aux navires sont cruciales. Elles sont à la fois stratégiques, géopolitiques et militaires, ainsi qu'économiques, environnementales et sécuritaires. Le Gouvernement a pris la pleine mesure de ce potentiel et de ces défis. Le développement de l'économie bleue en est un signal fort. Je me permets ici de citer un autre exemple important pour mon territoire : le lancement du parc éolien en mer au large de Saint-Nazaire.

Le budget que vous présentez finance des actions relatives à la politique de sécurité et de sûreté maritimes civiles, la régulation sociale de l'emploi maritime, l'action préventive en matière de sécurité maritime, le soutien à la qualité et au développement du pavillon français ou encore la participation à la protection de l'environnement marin et littoral.

Trois opérateurs lui sont rattachés : l'Agence de services et de paiement, l'Établissement national des invalides de la marine et l'École nationale supérieure maritime, qui voit son plafond d'emplois stable sur un an.

Les crédits de paiement de ce programme restent stables et s'élèvent à 157 millions d'euros pour 2020, alors que les autorisations d'engagement sont en baisse de 4,28 %, à 156 millions d'euros. Tout comme vous, je constate – et je regrette – la réduction des effectifs, avec une diminution de 19 ETPT.

Je me félicite en revanche de la hausse de la ligne budgétaire en faveur de l'action interministérielle de la mer, qui s'élève à 6,2 % sur un an, soit 13 million d'euros. Tout comme, si on ajoute l'action 43 « Ports » du programme 203 au programme 205, il faut se féliciter de la hausse de l'ensemble du budget consacré aux affaires maritimes et aux ports.

Mais le budget pour 2020 est et restera celui de l'engagement de l'État envers la SNSM. Nous avons tous en mémoire le drame survenu aux Sables-d'Olonne avec le naufrage de la vedette *Jack Morisseau*, qui a coûté la vie à trois marins sauveteurs le 7 juin dernier. Ces hommes et ces femmes sont de véritables héros du quotidien et méritent toute notre reconnaissance. Je sais le courage et l'abnégation dont ils font preuve, eux qui sont très attachés à leur statut de bénévoles. La subvention publique en faveur de la SNSM passera cette année, comme le Gouvernement s'y est engagé, de 6 à 10,5 millions d'euros. C'est une excellente nouvelle.

Je salue votre rapport, qui apporte un éclairage particulier sur la SNSM et soulève des questions essentielles : l'évolution des profils des personnes qui s'engagent, leur formation, l'entretien et le renouvellement de leur flotte... Une réflexion globale est en cours sur le modèle de la SNSM. Comme vous, j'appelle l'attention de nos collègues sur la nécessité de pérenniser ce financement au-delà de l'année 2020.

M. Jean-Luc Poudroux. Comme l'a annoncé monsieur le rapporteur pour avis durant sa présentation, les crédits alloués aux affaires maritimes sont pratiquement stables, à savoir 157 millions d'euros en crédits de paiement. C'est rassurant.

J'espère vivement, au nom du groupe Les Républicains, que les mesures présentées au travers de ce budget pourront répondre à tous les enjeux importants qui sont liés aux affaires maritimes : préservation de la ressource halieutique, maintien d'une économie viable, modernisation de l'ensemble du secteur, renforcement de la sécurité maritime, protection de l'environnement et adaptation de ces enjeux aux nombreuses spécificités locales.

Sur le rapport qui vient de nous être présenté, je souhaite apporter quelques éléments complémentaires, et plus particulièrement un éclairage sur la pêche maritime. Tout d'abord, en ce qui concerne l'action 1 « Sécurité et sûreté maritimes », je souhaite savoir si les crédits qui seront mobilisés pourraient notamment et utilement servir à renforcer les contrôles dans la zone Océan Indien ou, pour le moins, relancer le débat afin d'avoir plus de précisions sur certains sujets.

En effet, à titre d'exemple, les autorisations de pêche entre l'Union européenne et des pays tiers permettaient de pêcher dans les eaux malgaches avec un bateau sous pavillon français, mais avec du personnel malgache, souvent rémunéré à moindre coût. Malgré le non-renouvellement de cette autorisation de pêche, qui a expiré le 31 décembre 2018, les équipages des bateaux restent les mêmes et nous assistons au recours à un équipage majoritairement malgache, sur un bateau sous pavillon français, pêchant en zone économique exclusive.

Je dois signaler qu'un procès est en cours sur ce sujet, procès où se sont notamment constitués parties civiles des pêcheurs malgaches, ainsi que le comité contre l'esclavage moderne. La question est de savoir si les crédits sont suffisants pour effectuer des contrôles, d'une part pour vérifier que les conditions législatives sont respectées, d'autre part, pour faire cesser ces pratiques. Aussi serait-il peut-être opportun de préciser les conditions d'emploi de ces pêcheurs malgaches.

En ce qui concerne l'action 2 « Gens de mer et enseignement maritime », c'est une bonne chose que les crédits soient maintenus. Toutefois, j'espère vivement qu'ils permettront d'investir dans du matériel pédagogique et, ainsi,

d'assurer pleinement les missions de formation, initiale et continue, des établissements.

Enfin, en ce qui concerne l'action 4 « Action interministérielle de la mer », l'augmentation des crédits est certes encourageante, mais je souhaite obtenir des précisions sur leur utilisation. En effet, est-ce que ces crédits pourraient notamment et utilement être portés sur la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ? Un nombre significatif de pêcheurs non professionnels commercialisent leurs prises sans contrôle.

À ce sujet, les enjeux sont nombreux : la préservation de la ressource halieutique, le développement de la filière pêche, la valorisation de la pêche professionnelle et le respect des normes sanitaires. La question est de savoir si, dans ce cadre, ces crédits pourraient être fléchés pour accorder des moyens supplémentaires afin de renforcer les contrôles.

Il serait également peut-être judicieux de réfléchir à des solutions alternatives, notamment en recourant aux « gardes jurés » qui ont des missions de police des pêches maritimes, via les comités régionaux des pêches.

Mme Nadia Essayan. La France dispose du deuxième domaine maritime mondial et elle est notamment reconnue dans le monde entier pour la qualité de la formation de ses marins. Dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020, nous avons à débattre du programme 205 de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Ce programme permet de financer des actions relatives à la politique de sécurité maritime et à l'emploi maritime, ainsi que le soutien au pavillon français ou encore la participation à la protection de l'environnement marin et littoral.

Vous l'avez dit, monsieur le rapporteur pour avis, le budget des affaires maritimes est dans l'ensemble stable. Au groupe MODEM et apparentés, nous nous en réjouissons. Il apparaît important que le budget des affaires maritimes soit préservé dans la durée.

Je souhaite axer mon intervention sur le renforcement du soutien à la SNSM. Association reconnue d'utilité publique, elle est composée de bénévoles qui assurent le sauvetage en mer aux côtés des services de l'État. En 2018, elle a effectué plus de 3 900 interventions et secouru 7 191 personnes. Son fonctionnement repose sur l'activité de plus de 80 salariés et plus de 8 400 bénévoles.

Néanmoins, la SNSM est confrontée à l'évolution du profil des bénévoles de l'association, ceux-ci étant traditionnellement recrutés dans les secteurs professionnels liés à la mer, et provenant aujourd'hui davantage des milieux de la plaisance, des pratiques sportives en mer et de la plongée. Cette évolution fait apparaître la nécessité de renforcer la politique de formation de la SNSM.

Les sauveteurs en mer sont également confrontés à la problématique liée au renouvellement de la flotte, mise en service à la fin des années 1980, qui arrive en fin de vie et qu'il est nécessaire de renouveler. Or le financement du plan de renouvellement, dont le montant est évalué entre 30 et 40 millions d'euros, n'est pas garanti.

En commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, nous avons fait adopter un amendement qui affecte à la SNSM non moins de 4,5 millions issus de la taxe sur le permis de plaisance, afin d'apporter un complément de financement pérenne à la SNSM, sans réduire les crédits alloués au budget des affaires maritimes.

Lors du débat en séance publique, le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics a indiqué que le Gouvernement s'engageait à déposer, en seconde partie du PLF, un amendement augmentant de 4,5 millions d'euros les crédits du programme 205, dans le but de renforcer le soutien à la SNSM.

Notre groupe s'interroge sur la pérennité de ce financement au-delà de l'année 2020. Nous aimerions aussi connaître votre avis, monsieur le rapporteur pour avis, sur le choix qui a été fait de confier le renouvellement de la flotte à un unique chantier.

Mme Sophie Auconie. Au nom du groupe UDI, Agir et Indépendants, je tiens à évoquer à mon tour les événements du 7 juin dernier, jour où trois bénévoles de la SNSM sont décédés aux Sables-d'Olonne lors d'une opération de sauvetage d'un chalutier au large de la Vendée. Une mission d'information sénatoriale a été créée suite à ce drame. En 2018, les interventions de la SNSM ont permis de secourir 20 000 personnes, lors de 13 000 opérations. Pourtant, sa flotte est vieillissante, les volontaires manquent cruellement de formation, et les moyens sont disparates, en lien avec la diversité des territoires et des lieux d'exercice.

La mission d'information sénatoriale sur le sauvetage en mer et la sécurité maritime a insisté sur la nécessité de mieux financer la formation et les navires. Je regrette donc que le budget consacré à l'action 1 « Sécurité et sûreté maritimes », dont les montants en autorisations d'engagement et en crédits de paiement sont à peu près équivalents, n'évolue pas davantage.

C'est pourquoi je me joins au rapporteur pour avis pour me réjouir que le Gouvernement ait annoncé vouloir augmenter de 4,5 millions d'euros les crédits du programme 205, dans le but de renforcer le soutien à la SNSM. J'espère toutefois que ce financement sera pérennisé, bien au-delà de l'année 2020.

Autre sujet : la réduction de la vitesse des navires comme moyen de réduction des émissions de dioxyde de carbone du transport maritime. Je me joins au rapporteur pour avis et plus généralement aux efforts faits par la France auprès de l'OMI. La proposition de la France quant à la réduction de la vitesse maximale

à 10,5 nœuds pour les navires transportant du vrac sec et 11 nœuds pour ceux qui transportent du vrac liquide me paraît pertinente.

Pour finir, je souhaiterais évoquer l'importance économique de l'espace maritime, étant la co-auteure, avec ma collègue Mme Sophie Panonacle, d'un rapport d'information sur la mise en application de la loi de 2016 pour l'économie bleue, dite « loi Arnaud Leroy ». Qu'il s'agisse de la pêche, de la navigation de plaisance, de la flotte marchande, leur intérêt économique est indispensable : non seulement en termes d'emplois directs – non moins de 22 000 – mais également d'emplois indirects, non moins de 80 000. Les ports représentent également des pôles importants d'activités locales. C'est pourquoi un des objectifs de ce programme – promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime – est primordial.

M. Paul-André Colombani. Je commencerai par une première constatation : les crédits de paiement affectés au programme « Affaires maritimes » ne s'élèvent qu'à 157 millions d'euros en 2020, soit 4,94 % de la totalité des crédits dédiés à la mission « Écologie, développement et mobilités durables ». C'est peu en comparaison des enjeux auxquels doit faire face le deuxième domaine maritime mondial.

Outre ces considérations budgétaires, je souhaite obtenir certaines précisions sur les crédits des affaires maritimes.

Pour ce qui est de la sécurité en mer, tout d'abord, nous connaissons tous le rôle essentiel de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Malheureusement, il aura fallu attendre le drame des Sables-d'Olonne, ayant conduit à la mort de trois bénévoles de la SNSM, pour prendre réellement conscience des difficultés, notamment financières, rencontrées par l'organisation.

Ce PLF prévoit une augmentation de 4,5 millions d'euros du budget alloué à cette organisation, qui ne saurait suffire à garantir la sécurité en mer. Une table ronde doit être organisée prochainement au ministère de la transition écologique et solidaire. Savez-vous quelles pistes de réformes qui y seront étudiées ?

En ce qui concerne la formation maritime, j'aimerais connaître votre avis sur les pistes à explorer pour revaloriser les métiers de la pêche, actuellement en déshérence. Faut-il allouer davantage de moyens budgétaires à la formation professionnelle ?

Par ailleurs, au-delà des crédits relevant de ce programme, je m'interroge sur la préparation de la filière maritime au *Brexit* : alors que 200 navires français réalisent entre 20 % et 60 % de leurs prises dans les eaux britanniques, le divorce avec le Royaume-Uni ne risque-t-il pas de déstabiliser le secteur de la pêche ? N'aurait-il pas fallu prévoir un fonds de secours à destination des navires concernés ?

Pour ce qui est de la taxation du transport maritime, où en est l'idée de la taxe européenne sur le transport maritime ? Les armateurs français proposent de réduire la vitesse pour diminuer les émissions de CO₂ : cette idée est-elle étudiée ?

Enfin, j'ai une demande qui me tient particulièrement à cœur sur les moyens financiers alloués aux préfetures maritimes pour le remorquage et la déconstruction des épaves. Apparemment, cette compétence a été complètement déconcentrée du ministère chargé de la mer vers les préfetures maritimes, mais sans la ligne budgétaire qui s'y rattachait... Dans ma circonscription, cela a une conséquence concrète et visible : la baie de Figari est remplie d'épaves abandonnées et la préfeture maritime de Toulon, qui a la compétence pour intervenir, n'en a pas les moyens financiers.

Est-il encore temps de rectifier ce point, monsieur le rapporteur pour avis ?

Mme Sophie Panonacle. Monsieur le rapporteur pour avis, je vous félicite pour votre intervention. Le projet Neoline, que vous avez évoqué, montre que nous devrions nous pencher de manière plus pertinente sur le financement de l'innovation. En effet, ce projet de cargo roulier à propulsion vélique n'a pas encore trouvé de garantie de financement, et il serait dommage que la start-up nantaise qui le développe finisse par se tourner vers la Chine.

Pour ce qui est de la SNSM, il est effectivement important de pérenniser les crédits d'investissement, de fonctionnement et destinés à la formation. En ce qui concerne d'investissement, il convient de préciser qu'un gros contrat vient d'être signé entre le chantier naval Couach et la SNSM, prévoyant la livraison de soixante-dix bateaux sur dix ans, pour une somme totale de 50 millions d'euros : on ne peut donc pas dire que rien ne se fait dans ce domaine.

M. Martial Saddier. Je félicite moi aussi M. le rapporteur pour avis. Plutôt qu'une question, j'aimerais apporter une précision en rappelant que, depuis leur onzième programme, les agences de l'eau sont très impliquées dans la protection des milieux marins, qui fait partie de leurs priorités. J'en veux pour preuve ce qui se fait en mer Méditerranée, où l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse installe des dispositifs d'aide à l'assainissement des stations d'épuration sur le pourtour méditerranéen, participe à la reconstruction d'habitats naturels et à l'installation de sites artificiels d'ancrage pour protéger la posidonie, et finance des équipements pour arrêter les plastiques dans les stations d'épuration : pour cette seule agence, ce sont ainsi 100 millions d'euros qui sont investis chaque année pour la protection des milieux marins. Chacun comprendra qu'en complément de vos travaux, monsieur le rapporteur pour avis, j'aie souhaité souligner l'engagement des agences de l'eau dans ce domaine.

M. Stéphane Demilly. Le transport maritime international assure 90 % des échanges mondiaux de marchandises et, selon l'Organisation maritime internationale (OMI), il représente environ 2,2 % des émissions mondiales de CO₂. L'OMI alerte sur le fait que ces émissions de CO₂ risquent d'augmenter très

fortement dans les années à venir, les différents scénarios envisagés prévoyant une hausse comprise entre 50 % et 250 % d'ici à 2050.

Monsieur le rapporteur pour avis, vous relayez cette alerte dans votre rapport et proposez, en guise d'outil pour réduire les émissions de CO₂, la réduction de la vitesse des navires. Selon vous, cette proposition soutenue par la France auprès de l'OMI a-t-elle véritablement une chance d'aboutir ? Pouvez-vous nous faire part de votre intime conviction sur ce point ?

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Monsieur Yannick Haury, les pêcheurs français sont effectivement très préoccupés par la perspective du *Brexit*. Le ministre de l'agriculture et de l'alimentation était hier en visite à Lorient, où la question du *Brexit* a été de toutes les discussions. Personne ne sait encore rien de précis à ce sujet, si ce n'est qu'il existe une enveloppe de protection réservée au ministère de l'agriculture. Les comités régionaux des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM), qui sont compétents pour la zone comprise entre zéro et douze milles marins des côtes, peuvent décider de qui vient pêcher dans leurs eaux. Pour ce qui est de la bande s'étendant entre douze et soixante milles des côtes, on peut imaginer que, dans l'hypothèse d'un *Brexit* dur, une grande partie de l'effort de pêche non seulement français, mais aussi espagnol, néerlandais et belge, porte sur les eaux bordant les côtes françaises : il sera alors sans doute intéressant que les navires français fassent valoir leurs droits d'antériorité dans cette zone, comme l'a indiqué le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins (CNPMM).

Il est certain que les Britanniques vont eux aussi se trouver confrontés à un problème car, s'ils ne possèdent presque plus de bateaux de pêche, ils transforment encore une grande partie de leur poisson, notamment à Boulogne-sur-Mer et à Lorient. Le Président de la République et M. Michel Barnier ont posé le principe selon lequel la pêche devait faire partie du paquet des négociations sur le *Brexit*. Il faut espérer que certains pays n'ont pas déjà engagé des négociations bilatérales avec les Britanniques en vue de continuer à aller pêcher dans leurs eaux.

Comme vous, monsieur Jean-Luc Poudroux, je suis très attaché à la préservation de la ressource, et pour cela je fais confiance aux chercheurs, au Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) qui nous indique chaque année les quotas de pêche à respecter, ainsi qu'à l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER). Je suis persuadé que les pêcheurs et les chercheurs sont capables d'effectuer un bon travail en concertation. Je crois aussi en l'efficacité des mesures de repos biologique, consistant à ce que les bateaux de pêche restent à quai durant la période de reproduction des poissons.

Hier, avant d'aller à Lorient, le ministre de l'agriculture s'est rendu au centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) d'Étel. J'espère, monsieur Jean-Luc Poudroux, que nous pourrons un jour le visiter

ensemble, car il fait un travail fantastique de surveillance des pêches maritimes, y compris dans les eaux de l'océan Indien.

Nous devons intensifier nos efforts en matière de lutte contre les bateaux pratiquant la pêche illégale. Plusieurs dispositifs peuvent nous y aider : je pense notamment aux satellites, ainsi qu'à certains logiciels – il est ainsi envisagé qu'un logiciel servant à la surveillance des navires de commerce puisse être utilisé pour les navires de pêche.

En résumé, je partage vos inquiétudes, mais je pense que l'action 4 « Action interministérielle de la mer » est de nature à y répondre.

M. Paul-André Colombani m'a interrogé au sujet de la crise des vocations dans le domaine de la pêche. Je pense qu'il appartient à chacun d'entre nous, et peut-être en particulier aux navigateurs ayant la chance de prendre part à des compétitions telles que la Transat Jacques-Vabre ou la Route du Rhum, de faire en sorte de susciter l'intérêt des jeunes pour la mer.

En tout état de cause, le métier de pêcheur est difficile, et peut-être faudrait-il réfléchir à de possibles évolutions de carrière. J'ai eu la chance d'être convié au déjeuner du Président de la République lors du Salon de l'agriculture, auquel prenaient également part des représentants de la FNSEA et du CNPMM. Quand le Président m'a donné la parole, j'ai eu l'occasion d'expliquer que c'est le fait d'avoir été un mauvais élève qui m'avait conduit à devenir marin-pêcheur à l'âge de seize ans – je crois que je vous ai déjà raconté cette histoire l'année dernière. Les responsables du CNPMM m'ont tout de suite repris en expliquant que, de nos jours, les choses étaient différentes. Ils avaient raison : la pêche est un métier difficile, mais qui s'apprend, et il faut saluer le rôle joué par les dix-sept lycées maritimes français, qui constituent l'équivalent d'un lycée ordinaire – ce qui montre bien le travail réalisé. Bref, c'est à nous qu'il appartient, au sein de chacune de nos circonscriptions, de faire en sorte que les enfants aient envie de se diriger vers les métiers de la mer.

Madame Nadia Essayan et Madame Sophie Panonacle, vous avez rappelé le rôle essentiel des bénévoles de la SNSM, qui sont plus de 8 400 et qui accomplissent effectivement un travail formidable. Ils sont de toutes les kermesses pour collecter des fonds, et surtout ils acceptent d'être appelés à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit pour effectuer des sorties en mer. Je précise que, dans 70 % des cas, ils sont malheureusement sollicités pour des motifs qui ne le justifient pas : telle personne a peur de rater son avion, telle autre est en panne d'essence... Dans ces conditions, sans doute faudrait-il faire payer le remorquage à son juste prix à ces personnes.

Mme Sophie Panonacle. C'est déjà payant !

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Oui, j'ai bien dit : « à son juste prix ».

Pour ce qui est du choix de la flotte, une commande de 70 navires a effectivement été confiée au chantier naval de Couach, mais toute l'activité relative à cette commande ne sera pas concentrée sur un seul territoire. D'ailleurs, en matière de soutien à la SNSM, il ne faut pas oublier l'apport des régions, mais aussi des départements – et il ne faut pas mettre tous ses œufs dans le même panier, comme disait mon père !

Madame Sophie Auconie et monsieur Martial Saddier, vous êtes tous les deux des experts de l'eau, et en m'adressant à vous, monsieur Saddier, je veux remercier les agences de l'eau pour tout le travail qu'elles accomplissent, en particulier en Méditerranée. Par exemple, alors que le mérrou y était devenu introuvable, que ce soit dans le parc national des Calanques ou dans celui de Porquerolles, il est en train de faire sa réapparition. Les posidonies reviennent également, et nous devons continuer à rechercher des solutions pour rendre les ancrages moins destructrices pour les fonds marins.

En tout état de cause, il faut vraiment saluer le travail fantastique effectué par les agences de l'eau et les parcs naturels. Dans un mois, l'Assemblée nationale, en particulier notre commission, va commencer à examiner le projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire. Lors de nos travaux, nous ne devons jamais perdre de vue que tout finit à la mer, que ce soit les mégots ou les microparticules de plastique, et que c'est une catastrophe pour les pêcheurs, la ressource halieutique se raréfiant actuellement pour de multiples raisons – l'eau se réchauffe, elle s'acidifie, elle contient moins de plancton et, d'une manière générale, moins d'éléments nutritifs pour les poissons. Si nous ne réglons pas à la source le problème des déchets qui finissent à la mer, nous ne parviendrons pas à régler nos problèmes de ressources.

Monsieur Yannick Haury, je vous remercie d'avoir souligné l'action de l'État en faveur de la mer. Vous avez également évoqué les éoliennes en mer, pour lesquelles un gros effort a été fait. Sauf erreur, il va bientôt y avoir au large de Saint-Nazaire un premier champ de 80 mâts d'éoliennes, et je crois que le projet d'éolien flottant qui doit se faire entre Groix et Belle-Île est en bonne voie. Les éoliennes en mer constituent une spécialité française sur laquelle nous allons devoir nous appuyer.

Enfin, je confirme à M. Paul-André Colombani l'importance de l'action de l'État en mer. Je n'ai pas de réponse précise à votre question sur les difficultés rencontrées en matière de remorquage des épaves, mais j'essaierai de me renseigner. J'en profite pour rappeler que le trafic maritime est intense en Méditerranée, de même qu'à l'entrée de la Manche, où l'on compte une arrivée de navire chaque minute et demie. Depuis 1978 et la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, l'action de l'État en mer permet une surveillance essentiellement assurée par les différents CROSS – pour la Manche, ce sont ceux de Corsen, Jobourg et Gris-Nez –, qui accomplissent un excellent travail.

Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, présidente. Merci, monsieur le rapporteur pour avis.

Je rappelle que nous nous prononcerons demain matin sur l'ensemble des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilités durables ».

*

* *

Lors de sa réunion du mercredi 30 octobre 2019 matin, suivant l'avis favorable des rapporteurs pour avis Mme Bérangère Abba, M. Christophe Arend, Mme Danielle Brulebois, MM. Jean-François Cesarini, Adrien Morenas et Jimmy Pahun, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a émis un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », M. David Lorion, rapporteur pour avis, exprimant un avis défavorable.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Ministère de la transition écologique et solidaire – Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) / Direction des affaires maritimes (DAM)

M. Thierry Coquil, directeur des affaires maritimes

M. Christophe Lenormand, adjoint au directeur des affaires maritimes

M. Jean-Philippe Quitot, chef de la mission de la flotte de commerce

Ministère des transports – Inspection générale des affaires maritimes (IGAM)

M. François-Xavier Rubin de Cervens, directeur du Bureau enquête accident Mer (BEA Mer)

Fédération française des ports de plaisance

M. Serge Pallares, président

M. Gilbert Le Corre, délégué général

Conseil supérieur de la marine marchande

Mme Marie-Françoise Simon-Rovetto, présidente

M. Jean-Jacques Morvant, secrétaire général

SNSM – Les Sauveteurs en Mer

M. Emmanuel de Oliveira, vice-président

M. Marc Sauvagnac, directeur général

Armateurs de France

M. Fernand Bozzoni, président directeur général de la compagnie Socatra

M. Antoine Person, secrétaire général de la compagnie Louis Dreyfus Armateurs

Mme Laurène Niamba, responsable affaires juridiques et fiscales d'Armateurs de France

Mme Cécile Rafat, juriste chargée d'environnement et de communication d'Armateurs de France

Fédération française des sociétés d'assurance

M. Jean-Paul Thomas, directeur adjoint, direction des assurances de biens et de responsabilité

M. Jean-Paul Laborde, directeur des affaires parlementaires

Mme Clémence Heems, stagiaire à la direction des affaires parlementaires