



N° 2301

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 octobre 2019.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2020** (n° 2272),

PAR M. JOËL GIRAUD,
Rapporteur Général
Député

ANNEXE N° 17

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES :

AFFAIRES MARITIMES

Rapporteur spécial : M. SAÏD AHAMADA

Député

SOMMAIRE

Pages

PRINCIPALES OBSERVATIONS ET DONNÉES CLÉS	5
I. LE PROGRAMME 205 AFFAIRES MARITIMES	10
A. FAIRE DE L'ANNÉE 2020 UN TOURNANT POUR LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARITIME	11
1. Un budget à conforter pour les centres de sécurité des navires	11
a. Un acteur clé de la lutte contre la pollution due au transport maritime	11
b. Des moyens qui diminuent.....	12
c. La nécessité d'accroître les contrôles sur l'ensemble du territoire	13
d. Des indicateurs à perfectionner pour mieux évaluer l'action des CSN	14
2. Un dispositif de suramortissement qui entrera enfin en vigueur en 2020.....	15
3. Alléger la fiscalité pour favoriser l'électricité à quai et l'usage du GNL.....	17
a. Une baisse de TICFE pour stimuler la demande d'électricité à quai.....	17
b. Un montant d'IFER abaissé pour les petits terminaux méthaniers	20
4. Aller vers l'hydrogène	21
B. DES PROJETS QUI AVANCENT POUR LA FORMATION MARITIME	22
1. Une enveloppe stable pour les lycées professionnels maritimes et l'ENSM.....	22
2. L'École nationale supérieure maritime fait peau neuve en 2020.....	23
a. Une gouvernance renouvelée selon les souhaits de la Cour des comptes	24
b. Une réorganisation des services et des sites.....	24
c. Une situation financière amenée à s'améliorer.....	25
3. Des indicateurs à revoir pour mieux mesurer l'insertion des diplômés.....	25
C. LA TROISIÈME ANNÉE DU PLAN DE MODERNISATION	26
1. Une modernisation des moyens associée à une forte baisse d'effectifs.....	26
2. Des moyens modernes pour la sécurité et la sûreté maritimes	28
a. La mise en service du nouveau système SEAMIS dans les CROSS	28
b. Deux nouveaux navires baliseurs pour la métropole.....	29
3. Une flotte moderne pour l'exercice des missions de police maritime	30
4. Un nouveau portail « Démarches Plaisance ».....	31

D. UN EFFORT INÉDIT POUR LA SNSM.....	32
1. La nécessité pour la SNSM de renouveler sa flotte	33
2. Des recettes trop aléatoires pour établir un plan d'investissement.....	33
3. Une subvention exceptionnelle annoncée par le Gouvernement	35
E. LE <i>NETWAGE</i> ENFIN VALIDÉ PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE.....	36
II. L'ACTION PORTS DANS LE PROGRAMME 203	38
A. UNE NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE	38
1. Une stratégie au service de la compétitivité des ports français	38
2. Une stratégie à décliner dans les nouveaux projets stratégiques	39
B. UN BUDGET 2020 AU SERVICE DE CETTE STRATÉGIE.....	41
1. L'État tend à assumer 100 % des charges régaliennes	41
2. Des financements AFITF au service de la stratégie d'investissements	42
3. Augmenter les subventions des GPM pour le dialogue Ville-Port.....	44
EXAMEN EN COMMISSION	46
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL	47

L'article 49 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances (LOLF) fixe au 10 octobre la date limite pour le retour des réponses aux questionnaires budgétaires. À cette date, 97 % des réponses étaient parvenues à la commission des finances.

PRINCIPALES OBSERVATIONS ET DONNÉES CLÉS

Le budget global consacré aux affaires maritimes et aux ports s'élève, en 2020, à **258 millions d'euros en crédits de paiement**.

Par rapport à la loi de finances pour 2019, **les crédits du programme 205 restent stables**. Le plan de modernisation de l'administration des affaires maritimes se poursuit avec, en 2020, le déploiement du nouveau logiciel SeaMIS dans les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), l'achat d'un nouveau patrouilleur pour le contrôle des pêches et de l'environnement marin et de deux nouveaux navires baliseurs pour l'installation et la maintenance des établissements de signalisation maritime en mer.

Seule la faible baisse des crédits prévus pour le fonctionnement des centres de sécurité des navires (– 0,1 million d'euros) **peut être regrettée, au moment où l'entrée en vigueur, au 1^{er} janvier 2020, de la nouvelle norme de 0,5 % de soufre dans les carburants marins**, devrait donner lieu à des contrôles accrus. En effet, il revient aux centres de sécurité des navires de contrôler la teneur en soufre des émissions des navires, et au besoin de faire analyser un échantillon du carburant en laboratoire pour confirmer une infraction.

Or, le rapporteur spécial souhaite faire de l'année 2020 un tournant pour la lutte contre la pollution maritime, raison pour laquelle il a fait adopter un amendement pour rehausser le budget des CSN ainsi qu'un amendement visant à réduire le coût de l'alimentation électrique à quai pour les navires. Il présentera également en commission un amendement visant à maintenir l'activité des petits terminaux méthaniers par un montant d'IFER différencié selon les capacités de stockage.

Signalons également l'amendement déposé par le Gouvernement en vue de l'examen en séance publique des crédits de la mission *Écologie*. **Cet amendement vise à rehausser exceptionnellement la subvention destinée à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), de 4,5 millions d'euros**, afin de l'aider à financer le renouvellement de sa flotte. S'il est adopté, la subvention prévue sur l'action 1 du programme 205 passera de 6,2 millions d'euros (montant prévu en PLF 2020, identique à 2019) à 10,7 millions d'euros en 2020, sans que cela n'affecte l'équilibre du programme.

Quant aux crédits portuaires, ils resteront stables, fixés à 99 millions d’euros en 2020.

Ce budget permettra à l’État d’accompagner la mise en œuvre de la nouvelle stratégie nationale portuaire, qui sera présentée lors du prochain comité interministériel de la mer, à la mi-novembre, et vise pour l’essentiel à renforcer la compétitivité des places portuaires françaises.

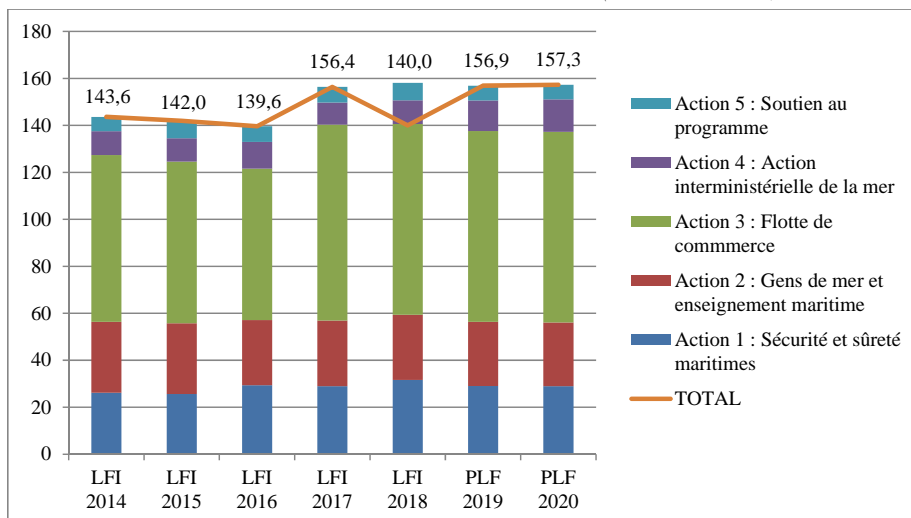
Ainsi, **non seulement l’État**, pour la deuxième année consécutive, **compensera intégralement les dépenses de travaux de dragage effectuées par les grands ports maritimes, mais il pourra aussi compenser également d’autres charges régaliennes** (dépenses de personnel en matière de capitainerie, frais de personnel des agents de sûreté portuaire...), afin de ne laisser aux ports que les charges strictement liées à leur activité commerciale.

En outre, le rapporteur spécial proposera **un amendement visant à inclure dans la subvention versée par l’État aux grands ports maritimes des crédits destinés à l’organisation du dialogue Ville-Port** (réunion des riverains, création de *port centers*), qui devrait également être un axe fort de la nouvelle stratégie portuaire.

Enfin, **les fonds de concours de l’AFITF sont attendus en hausse pour financer les projets de développements des grands ports maritimes** : 43,6 millions d’euros en 2020 contre 31,6 millions d’euros en 2019. Les projets soutenus l’année prochaine, au titre des CPER actuels, ne devraient pas refléter la nouvelle priorité donnée à la transition écologique des ports – autre axe fort de la nouvelle stratégie nationale (ils visent pour l’essentiel à accompagner le développement du trafic de conteneurs ou de la croisière), mais le rapporteur spécial plaide pour que ces projets soient inscrits en priorité dans la prochaine génération de CPER, à compter de 2021.

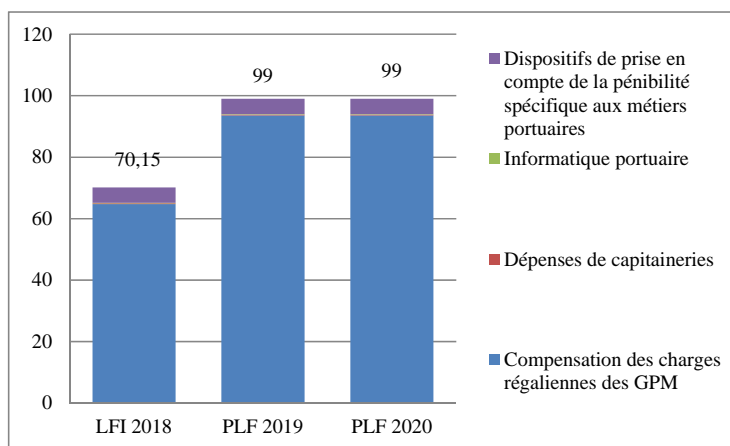
ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 205, DÉDIÉS AUX AFFAIRES MARITIMES, DEPUIS 2014

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



ÉVOLUTION DES CRÉDITS PORTUAIRES DEPUIS 2018

(hors fonds de concours)



INTRODUCTION

Le budget global consacré aux affaires maritimes et aux ports s'élève, en 2020, à **258 millions d'euros en crédits de paiement**, soit une faible augmentation de 1,2 million d'euros par rapport à 2019.

Cette augmentation n'est pas le fruit du programme 205 *Affaires maritimes*, dont les crédits de paiement restent stables et dont les autorisations d'engagement baissent après avoir augmenté transitoirement en 2019 pour financer l'achat d'un nouveau navire patrouilleur pour le contrôle des pêches en mer Méditerranée.

Elle est liée à la hausse des crédits de l'action 43 *Ports* du programme 203 *Infrastructures et services de transport*, dédiée à la mise en œuvre du plan d'aide à la modernisation et à l'innovation du transport fluvial de marchandises (PAMI) ainsi qu'à des mesures de soutien suite à la suppression de la chambre nationale de la batellerie artisanale. Les crédits finançant les travaux de dragage des grands ports maritimes, eux, restent stables, permettant, pour la deuxième année consécutive, la compensation intégrale de ces coûts par l'État.

ÉVOLUTION DU BUDGET DES AFFAIRES MARITIMES ET DES PORTS DEPUIS 2018

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

MISSION ÉCOLOGIE	Autorisations d'engagement				Crédits de paiement			
	LFI 2018	LFI 2019	PLF 2020	Évolution 2019/2020	LFI 2018	LFI 2019	PLF 2020	Évolution 2019/2020
P 205 Affaires maritimes	158,12	163,05	156,07	-4,2 %	158,12	157,33	157,3	+ 0,00 %
Action 1 Sécurité et sûreté maritimes	31,62	29,89	30,37	+ 2,4 %	31,62	29,28	28,93	- 1,2 %
Action 2 Gens de mer et enseignement maritime	27,75	27,29	27,18	- 0,4 %	27,75	27,3	27,18	- 0,4 %
Action 3 Flotte de commerce	81,22	81,22	81,12	- 0,1 %	81,22	81,22	81,12	- 0,1 %
Action 4 Action interministérielle de la mer	10,13	18,05	11,19	+ 38 %	10,12	13,05	13,86	+ 6,2 %
Action 5 Soutien au programme	7,4	6,6	6,2	- 6 %	7,4	6,48	6,2	- 4,3 %
P 203 Transports	70,89	99,77	100,96	+ 1,2 %	70,89	99,77	100,96	+ 1,2 %
Action 43 Ports	70,89	99,77	100,96	+ 1,2 %	70,89	99,77	100,96	+ 1,2 %
Total	229,01	262,39	257,03	- 2 %	229,01	257,1	258,26	+ 0,6 %

I. LE PROGRAMME 205 AFFAIRES MARITIMES

Pour la préparation de ce projet de loi de finances, la direction des affaires maritimes a expérimenté une démarche de contractualisation avec la direction du budget, consistant à programmer son budget sur une base pluriannuelle. Pour ce faire, elle s'engage sur un tendanciel stable de 150 millions d'euros en crédits de paiement, auquel s'ajoutent les crédits nécessaires au financement du plan de modernisation.

La programmation de ce plan de modernisation, d'un montant de 33,9 millions d'euros sur le quinquennat, est lissée de sorte qu'elle s'élève chaque année à 7 millions d'euros environ. Ainsi, en 2020, le montant des crédits de paiement s'élève à 157 millions d'euros, stable par rapport à 2019.

Les autorisations d'engagement, en revanche, sont en baisse de près de 7 millions d'euros par rapport à 2019, où elles étaient exceptionnellement hautes pour financer l'acquisition d'un nouveau patrouilleur pour le contrôle des pêches et de l'environnement marin en mer Méditerranée. La forte consommation d'autorisations d'engagement les années précédentes s'explique par la passation de marchés publics.

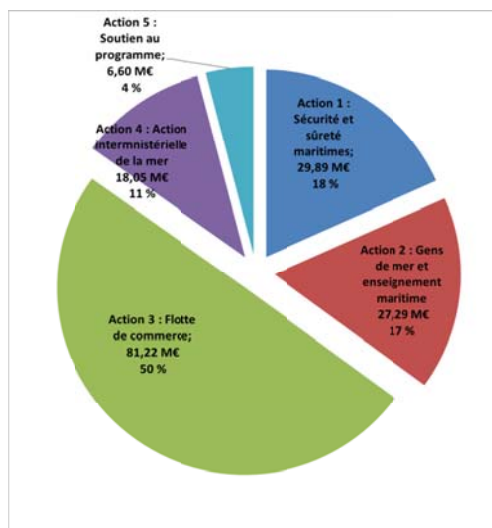
ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 205 ENTRE 2019 ET 2020

Programme 205 - Affaires maritimes	LFI 2019		PLF 2020		Évolution des crédits LFI 2019/ PLF 2020		Justification
	Crédits adoptés		Crédits demandés		Évolution en %		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
Action 1 - Sécurité et sûreté maritimes	29,9	29,3	30,37	28,9	+ 1,58 %	- 1,36 %	Plan de modernisation
Action 2 - Gens de mer et enseignement maritime	27,3	27,3	27,2	27,2	- 0,4 %	- 0,4 %	
Action 3 - Flotte de commerce	81,2	81,2	81,1	81,1	- 0,12 %	- 0,12 %	Baisse des ayants droit CGMF
Action 4 - Action interministérielle de la mer	18,05	13,05	11,2	13,9	- 37,9 %	+ 6,5 %	Engagement conséquent en 2019 pour le patrouilleur Méditerranée
Action 5 - Soutien au programme	6,6	6,5	6,2	6,2	- 6 %	- 4,6 %	Politique de réduction des coûts de fonctionnement
Total	163	157,3	156,1	157,3	- 4,2 %	+ 0 %	

Si le montant des crédits de paiement reste identique à 2019, la ventilation par action est légèrement modifiée. Ainsi, les crédits demandés pour les missions régaliennes de sécurité, de sûreté et de contrôle (action 1), pour la formation (action 2), pour le soutien à la marine marchande (action 3) ainsi que pour le fonctionnement des services déconcentrés (action 5) sont en légère diminution, permettant de compenser une hausse sur l'action 4, dévolue au paiement du nouveau patrouilleur pour la Méditerranée et à l'achat d'un autre patrouilleur.

La moitié des crédits reste cependant dévolue aux exonérations de charges sociales permettant aux armateurs de navires soumis à une concurrence internationale de bénéficier du *net wage* pour les marins français qu'ils emploient.

RÉPARTITION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 205 EN 2020



Source : commission des finances de l'Assemblée nationale, à partir des données du PAP 2020.

A. FAIRE DE L'ANNÉE 2020 UN TOURNANT POUR LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION MARITIME

1. Un budget à conforter pour les centres de sécurité des navires

a. Un acteur clé de la lutte contre la pollution due au transport maritime

Pour le contrôle de ses navires et des navires étrangers en escale dans ses ports, la France dispose de seize centres de sécurité des navires (CSN). Ces services spécialisés des DIRM/DM, répartis sur le littoral, utilisent des bases de données nationales et internationales afin d'identifier ceux qui doivent faire l'objet d'inspections approfondies.

En ce qui concerne les navires sous pavillon français (le contrôle au titre de « l'État du pavillon » représente 80 % de l'activité des CSN), les inspecteurs contrôlent les 14 000 navires professionnels (commerce, pêche et plaisance à utilisation commerciale) en vue de la délivrance ou du renouvellement de leurs titres de sécurité. Ils effectuent des visites et, pour les navires concernés, procèdent aux audits relatifs au respect du code international de la gestion de la sécurité (ISM), au respect du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) et au respect des dispositions de la convention internationale du travail maritime. En 2018, 11 127 visites et 337 audits ont été effectués.

Quant aux navires sous pavillon étranger en escale dans les ports français de métropole et des départements d'outre-mer (contrôles au titre de « l'État du port »), les inspecteurs des CSN procèdent aux contrôles prévus dans le cadre des memoranda auxquels la France adhère. En 2017, 1 135 inspections de navires étrangers ont été effectuées.

L'une des évolutions ayant le plus impacté l'activité des CSN est le renforcement des normes de contrôle des combustibles utilisés par les navires. En effet, les inspecteurs des CSN sont tenus de contrôler le respect des normes fixées par l'annexe VI de la Convention MARPOL et par la directive européenne 1999/32/CE du 26 avril 1999 amendée (qui va plus loin que la convention MARPOL en exigeant le respect de la norme de 0,1 % de soufre pour les combustibles utilisés par les navires stationnés à quai plus de deux heures), relatives à la teneur en soufre des combustibles marins. Pour ce faire, ils utilisent des capteurs pour mesurer la teneur en soufre des fumées, et sollicitent quand c'est nécessaire une analyse en laboratoire pour confirmer. Lorsqu'elle confirme la violation des normes, un procès-verbal de constatation de pollution de l'air est établi et l'inspecteur en informe le Procureur de la République près le tribunal de grande instance géographiquement compétent.

En 2018, les CSN ont effectué 628 contrôles de la teneur en soufre des combustibles marins dont 178 analyses de combustible et 11 rapports d'infraction ont été transmis aux autorités judiciaires. Dans cinq cas, une condamnation et des cautionnements ont été requis. En 2019, la France doit réaliser 594 inspections, dont 187 doivent comporter une prise d'échantillons de combustible pour analyse, selon les objectifs qui lui sont assignés par la Commission européenne.

b. Des moyens qui diminuent

En 2020, **les crédits budgétés pour le fonctionnement des CSN baissent légèrement, passant de 1,2 million d'euros à 1,1 million d'euros.** La baisse est certes faible, mais elle est contradictoire avec l'augmentation du nombre des CSN (qui passent de 15 à 16 en 2020) et la nécessité de renforcer les contrôles au moment où entre en vigueur la nouvelle norme de teneur en soufre des carburants marins (0,5 % de soufre au 1^{er} janvier 2020 ⁽¹⁾).

En outre, depuis 2010, les dépenses de personnel dédiées aux centres de sécurité des navires ont baissé de 3,8 %, alors même que leurs missions augmentaient et se diversifiaient.

(1) Norme fixée par la directive européenne 1999/32/CE du 26 avril 1999.

c. La nécessité d'accroître les contrôles sur l'ensemble du territoire

Lors de son déplacement en Martinique en février 2019, le rapporteur spécial avait constaté – comme il l'a relaté dans son rapport publié à l'occasion du Printemps de l'évaluation 2019⁽¹⁾ – une disparité dans l'action des centres de sécurité des navires sur le territoire français.

Ainsi, en matière de contrôle des taux de soufre dans les carburants, le CSN Antilles-Guyane, basé à Fort-de-France, se limitait à un contrôle documentaire et physique, sans possibilité de faire analyser en laboratoire les échantillons de carburant pour confirmer ou infirmer une infraction – et donc de verbaliser l'auteur de l'infraction le cas échéant. Le ministère a reconnu qu'il en était de même à La Réunion. Cette situation tient à l'absence de laboratoire agréé sur place pour les analyses, mais également au souci de préserver la compétitivité des places portuaires françaises, dans un contexte de concurrence locale exacerbée.

Depuis, le ministère a tout mis en œuvre pour mettre fin à ces disparités. Ainsi, le titulaire du marché national des analyses ouvrira prochainement un laboratoire en Martinique, auquel pourront être confiées les analyses des carburants pour la zone Antilles-Guyane dès le début de l'année 2020. Quant à La Réunion, il n'existe pas de laboratoire d'analyse sur place, mais un protocole a été trouvé avec le titulaire du marché pour envoyer en métropole les échantillons de combustibles.

Dans ce contexte, une baisse des crédits n'est pas opportune. Il faut au contraire augmenter les moyens des CSN pour leur permettre d'accentuer les contrôles et d'assumer les frais d'analyse afférents.

Pour cette raison, le rapporteur spécial a présenté, lors de l'examen des crédits de la mission *Écologie* par la commission des finances, le jeudi 24 octobre 2019, un amendement à la seconde partie du projet de loi de finances, tendant à augmenter de 150 000 euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement le budget dévolu aux centres de sécurité des navires, porté par l'action 1 *Sécurité et sûreté maritimes* du programme 205.

Cet amendement CF914 a été adopté et redéposé en séance publique sous le numéro II-892, au nom de la commission des finances⁽²⁾.

S'il est adopté en séance publique, les CSN verront leur budget augmenté de 150 000 euros, ce qui leur permettra de renforcer leurs contrôles en début d'année 2020, en métropole comme en Outre-mer.

(1) Rapport n° 1990 fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire sur le projet de loi, après engagement de la procédure accélérée, de règlement du budget et d'approbation des comptes de l'année 2018, Annexe n° 17 *Écologie, développement et mobilité durables : Affaires maritimes*.

(2) Voir annexe I.

d. Des indicateurs à perfectionner pour mieux évaluer l'action des CSN

Dans le cadre de son rapport sur le projet de règlement et d'approbation des comptes pour l'année 2018, le rapporteur spécial avait recommandé la création d'un nouvel indicateur intitulé *Taux de contrôle du taux de soufre dans les combustibles marins*, ceci afin de mesurer la performance des services de la direction des affaires maritimes en matière de contrôle des émissions polluantes des navires.

En effet, l'indicateur *Contrôle des navires* est construit, pour les exercices budgétaires 2018 et 2019, de telle sorte qu'il ne donne pas le taux de contrôle des navires sous pavillon étranger, mais uniquement celui des navires étrangers (au titre de l'*État du port*). De même, il ne permet pas de connaître le détail par type de contrôle, *a fortiori* pas pour les contrôles des fumées.

INDICATEUR « 1.3 CONTRÔLE DES NAVIRES » POUR L'EXERCICE BUDGÉTAIRE 2019

	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Pourcentage de navires étrangers contrôlés	104 %	106 %	> 100 %	> 100 %	> 100 %
Taux de contrôle des navires étrangers à inspection obligatoire au regard du ciblage communautaire	100 %	–	> 97 %	> 97 %	> 100 %
Taux de navires français détenus dans un port étranger dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle de l'État du port	0	–	< 1 %	< 1 %	0

Source : projet annuel de performances du programme 205, annexé au projet de loi de finances pour 2019.

Lors du Printemps de l'évaluation, le rapporteur spécial avait plaidé pour un sous-indicateur spécifique au contrôle des fumées, qui permettrait de mesurer l'efficacité des services de l'État en la matière.

Cependant, le ministère considère que ce taux de contrôle ne peut être calculé qu'à partir des objectifs fixés par la Commission européenne aux fins de la mise en œuvre de la directive européenne 1999/32/CE du 26 avril 1999. Or, en 2017 et 2018, le taux de contrôle a excédé 100 % des objectifs européens. La direction des affaires maritimes a donc considéré que cet indicateur n'était pas pertinent.

CONTRÔLES DE LA PRÉSENCE D'OXYDES DE SOUFRE DANS LES CARBURANTS MARINS

	Objectif UE	Réalisation France	Taux de contrôle
2017	617	706	114,42 %
2018	597	628	105,15 %

Le projet annuel de performances du programme 205 fait donc un autre choix pour renouveler l'indicateur *Contrôle des navires*. Il retient deux sous-indicateurs : un taux de prescriptions (nombre d'anomalies à corriger) sur contrôles majeurs et un taux de poursuites pénales suite à contrôle environnemental.

Si ces sous-indicateurs sont intéressants pour montrer le niveau d'irrégularités détectées lors des contrôles, il ne permet pas d'analyser la performance de l'action de l'État en la matière. D'une part nous ne disposons pas de données antérieures qui permettraient de conclure que le taux d'irrégularités augmente ou diminue. D'autre part, le taux d'irrégularités décelées lors d'un contrôle témoigne du niveau du respect, par les armateurs, des normes en vigueur, mais ne dit rien de la qualité du contrôle ni de sa fréquence. Il ne permet pas de mesurer la performance de l'action de l'État en la matière.

INDICATEUR « CONTRÔLE DES NAVIRES » POUR L'EXERCICE BUDGÉTAIRE 2020

	2017 Réalisation	2018 Réalisation	2019 Prévision PAP 2019	2019 Prévision actualisée	2020 Prévision	2020 Cible
Niveau de sécurité sur la flotte domestique : taux de prescriptions sur contrôles majeurs	NA	6,2 %	6,2 %	< 10 %	< 15 %	< 15 %
Répression des pollutions : taux de poursuites pénales suite à contrôle environnemental des navires	NA	1,6 %	1,6 %	> 1,5 %	> 1,3 %	> 1,3 %

Source : projet annuel de performances du programme 205, annexé au projet de loi de finances pour 2020.

Le rapporteur spécial plaide plutôt pour un « taux de contrôle du taux de soufre dans les carburants marins » qui serait calculé, non pas sur la base d'objectifs européens, mais sur la base d'objectifs définis à l'échelle nationale.

2. Un dispositif de suramortissement qui entrera enfin en vigueur en 2020

La résolution relative à la lutte contre la pollution maritime, qui avait été adoptée à l'initiative du rapporteur spécial le 19 juin 2018 dans le cadre de la première édition du Printemps de l'évaluation, mentionnait la nécessité d'instaurer un dispositif de soutien aux investissements des armateurs dans des navires aux modes de propulsion moins polluants.

Pour cette raison, le rapporteur spécial avait fait voter, à l'automne dernier, un amendement au projet de loi de finances pour 2019, créant un nouvel article 39 *decies* C dans le code général des impôts.

Cet article permet aux entreprises d'armement maritime qui, dans le cadre de leur activité, achètent ou louent un navire utilisant le GNL pour sa propulsion principale, de déduire de leur résultat imposable (impôt sur les sociétés) 25 % du montant de l'achat, en plus de l'amortissement dégressif dont elles bénéficient déjà. Il permet aussi de suramortir, à hauteur de 130 %, l'achat de navires utilisant des propulsions décarbonées, ou encore l'achat de scrubbers (à hauteur de 120 %) ou de biens destinés à l'alimentation électrique durant l'escale (à hauteur de 120 % également).

Comme le prévoyait l'article 56 de la loi de finances initiale pour 2019, ce dispositif a été notifié à la Commission européenne. Cette dernière a cependant fait savoir qu'elle refusait de valider le dispositif en l'état. La principale difficulté repose sur l'assiette retenue (la totalité du coût du navire) en cas de construction neuve, donc pour les achats de navires au GNL ou utilisant une propulsion décarbonée.

En effet, si les aides d'État destinées à la protection de l'environnement sont autorisées, par dérogation au principe d'interdiction posé par l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, elles doivent cependant respecter certaines conditions pour être jugées compatibles avec le marché intérieur. S'agissant des « coûts admissibles », c'est-à-dire des coûts sur lesquels porte l'aide, les « lignes directrices » établies par la Commission prévoient que, à défaut de pouvoir distinguer, en tant qu'investissement distinct, les coûts nécessaires à la réalisation de l'objectif d'intérêt commun (en l'espèce, il est presque impossible d'isoler, pour un navire neuf, les coûts spécifiques liés au fait qu'il fonctionne au GNL – raison pour laquelle l'assiette retenue initialement est la valeur d'achat du navire), il faut considérer que les coûts admissibles sont les coûts d'investissement supplémentaires déterminés en comparant l'investissement bénéficiant de l'aide avec la situation contrefactuelle en l'absence d'aide d'État. Ainsi, est admissible au suramortissement le surcoût, supporté par l'armateur, relatif au caractère écologiquement vertueux du navire : concrètement, il s'agit de la différence entre le coût d'un navire classique et celui d'un navire vert. *A contrario*, la valeur d'achat du navire est une assiette trop large pour être admissible.

La Commission européenne ayant rappelé que le respect de cette exigence était une condition à sa validation, et donc à l'entrée en vigueur du dispositif, le rapporteur spécial a proposé, lors de l'examen par la commission des finances de la première partie du projet de loi de finances pour 2020, un amendement prévoyant une modification de l'article 39 *decies* C.

Cet amendement CF814, adopté par la commission des finances, a été redéposé en séance publique sous le numéro I-2920 et adopté lors de la séance du vendredi 18 octobre 2019.

Il procède à la modification demandée par la Commission européenne. Pour compenser la réduction de l'assiette, afin de maintenir une intensité d'aide équivalente, il rehausse parallèlement le taux de l'amortissement à 150 % au lieu de 30 % pour les achats de navires utilisant une propulsion décarbonée et à 125 % au lieu de 25 % pour les achats de navires au GNL. Cette solution est issue des discussions menées par le ministère avec la Commission européenne et les professionnels du secteur.

En outre, cet amendement introduit une nouvelle disposition permettant de suramortir le coût d'équipements destinés à être installés sur un navire existant pour lui permettre d'adopter une propulsion au GNL ou utilisant une énergie décarbonée.

Enfin, lors de ses échanges avec le ministère, la Commission européenne avait fait part aux autorités françaises de sa préférence en faveur de l'usage du règlement général d'exemption par catégorie (RGEC) par les États membres en lieu et place d'une validation formelle d'une aide d'État. Elle souhaite donc que les États recourent au RGEC dès lors que les conditions sont remplies, en particulier en termes de montant d'aide. Une large partie du dispositif de suramortissement serait ainsi susceptible de rentrer, dès à présent, dans le cadre du RGEC alors que sa validation n'interviendra pas avant longtemps.

Cette solution a été retenue et fait l'objet du II de l'amendement. Ainsi, **le dispositif pourra entrer en vigueur dès le 1^{er} janvier 2020**, sans attendre la validation formelle de la Commission européenne.

D'après le projet annuel de performances du programme 205, cette dépense fiscale est chiffrée à 2 millions d'euros pour 2020. C'est un budget faible si on le compare aux 26 millions d'euros que coûte le dispositif de suramortissement prévu à l'article 39 *decies* A du code général des impôts pour les achats de véhicules routiers de 3,5 tonnes fonctionnant au gaz naturel ou au biométhane.

3. Alléger la fiscalité pour favoriser l'électricité à quai et l'usage du GNL

Un autre moyen de limiter les émissions polluantes des navires consiste à les inciter à se brancher sur le réseau électrique lorsqu'ils stationnent à quai dans les ports, plutôt qu'à laisser tourner leurs moteurs au fioul. À ce stade, tous les ports ne sont pas équipés, mais le rapporteur spécial a fait adopter un dispositif fiscal qui devrait accélérer le processus. Il proposera aussi un dispositif pour alléger la fiscalité appliquée aux entreprises gestionnaires de terminaux méthaniers qui stockent du GNL.

a. Une baisse de TICFE pour stimuler la demande d'électricité à quai

➤ Le point sur les infrastructures d'alimentation électrique existantes

Concernant l'Axe Méditerranée, le port de Marseille mène actuellement une politique ambitieuse en matière de branchement électrique des navires à quai, puisqu'il est le premier port français à proposer cette solution pour les navires à passagers (Mérionale, Corsica Linea et étude en cours pour alimenter en électricité à quai la compagnie tunisienne de navigation).

En complément des solutions existantes, le GPMM proposera une nouvelle offre aux trois compagnies ferries vers le Maghreb en équipant en 50Hz 3 à 4 postes à quai du nouveau terminal Cap Janet pour deux connexions simultanées à l'horizon 2021.

Dans le cas d'une conclusion d'un accord commercial intéressant avec une compagnie de croisière, un ou deux postes à quai seront aussi équipés pour convenir à ce type d'activité, qui nécessite de convertir les fréquences entre le courant utilisé à bord des navires et celui fourni à terre, à l'horizon 2021-2022.

Quoi qu'il en soit, d'ici 2025, tous les quais ferries internationaux, les quais de réparation navale et les quais de croisière devraient être équipés. En effet, le conseil de surveillance du GPMM a adopté à l'unanimité, fin juin 2019, l'ouverture d'une opération d'investissement de 20 millions d'euros pour la réalisation de ces installations électriques.

On peut noter par ailleurs que le port décentralisé de Toulon a annoncé en février 2019 qu'il allait équiper à l'horizon 2020 l'ensemble de ses quais de dispositifs d'alimentation électrique.

Concernant l'Axe nord, le port de Dunkerque a, quant à lui, investi dans l'équipement d'un quai pour alimenter un porte-conteneur. L'APL TEMASEK, navire de 400 mètres de longueur, a ainsi réalisé sa première escale en utilisant la solution électrique. Le port étudie la possibilité de proposer deux autres points d'alimentation sur les terminaux à conteneurs. La demande des clients sera déterminante à cet égard.

Enfin, **concernant l'Axe Seine**, deux axes prioritaires ont été identifiés pour le développement d'une offre à l'horizon 2022. Le premier concerne le quai croisière (Point de Floride) et les terminaux nord du port du Havre destinés aux conteneurs. L'évaluation du niveau d'investissement nécessaire est encore à l'étude. Pour le quai croisière, il devrait s'élever à 15 millions d'euros et sa réalisation nécessiterait entre deux et trois ans. Le deuxième axe de développement concerne les terminaux rouliers et ferry où les décisions d'investissements seront fonction des options prises en matière d'équipement par les armateurs.

➤ Alléger la fiscalité pour stimuler la demande

La demande des armateurs est un élément déterminant dans la décision des ports de s'équiper en infrastructures d'alimentation électrique pour les navires. Seule une demande forte peut pousser l'autorité portuaire et les sociétés exploitant les terminaux à investir et s'équiper en bornes en nombre suffisant.

Or, ces derniers n'expriment pas une demande forte en faveur de cette solution. En effet, aujourd'hui, il revient moins cher pour eux, lorsqu'ils sont stationnés dans les ports, de produire de l'électricité à bord à base de fioul puisqu'ils sont exonérés du paiement de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE) pour la production d'électricité à bord et qu'ils bénéficient d'un taux réduit de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le fioul, plutôt que de l'acheter à quai (dans ce cas ils sont redevables du paiement de la TICFE au taux plein).

Un levier intéressant consiste à réduire le coût de l'électricité consommée par les navires lorsqu'ils sont à quai. La demande exprimée auprès des propriétaires du réseau électrique portuaire – autorité portuaire ou exploitants de terminaux – serait ainsi plus forte et les inciterait à s'équiper en bornes d'alimentation électrique.

Pour cette raison, dans le cadre du printemps de l'évaluation 2019, **le rapporteur spécial avait recommandé d'étendre aux armateurs le tarif préférentiel de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE), pour l'électricité fournie aux navires pendant leur stationnement à quai, dans les ports (recommandation 10).**

Le projet de loi de finances pour 2020 ne comportant pas de disposition en ce sens, le rapporteur spécial a déposé, en vue de l'examen par la commission des finances de la première partie du texte, un amendement CF811 qui, de même que celui relatif au suramortissement, a reçu un avis favorable du rapporteur général. Cet amendement n'a cependant pas été adopté par la commission, mais **il a été redéposé par le rapporteur spécial sous le numéro I-1934 et adopté en séance publique avec avis favorable de la commission comme du Gouvernement.**

Le nouvel article ainsi introduit dans le projet de loi de finances pour 2020 complète l'article 266 *quinquies* C du code général des impôts. **Il applique à l'électricité fournie aux navires, lorsqu'ils sont stationnés à quai dans les ports, le tarif réduit de TICFE à 0,50 euro/mégawattheure (au lieu de 22,50 euros / mégawattheure), soit le même tarif que celui dont bénéficient les personnes qui exercent une activité de transport par train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable ou électrique ou trolleybus.**

EXPOSÉ DES MOTIFS DE L'AMENDEMENT I-1934

Nombreux sont les navires qui, le temps de l'escale dans un port, continuent de produire de l'électricité à partir du fioul disponible à bord. Cette pratique génère beaucoup de pollution et des nuisances sonores dans l'enceinte et en périphérie du port.

Une solution plus écologique consiste à brancher les navires sur des infrastructures d'alimentation électrique installées sur les quais.

Or, à ce jour, les armateurs n'expriment pas une demande forte en faveur de cette solution. En effet, il revient moins cher pour eux, lorsqu'ils sont stationnés dans les ports, de produire de l'électricité à bord à base de fioul puisqu'ils sont exonérés du paiement de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE) pour la production d'électricité à bord et qu'ils bénéficient d'un taux réduit de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le fioul, plutôt que de l'acheter à quai (dans ce cas ils sont redevables du paiement de la TICFE au taux plein).

Dès lors, la demande n'est pas suffisamment forte pour inciter l'autorité portuaire et les sociétés exploitant les terminaux à s'équiper en bornes en nombre suffisant.

Réduire le coût de l'électricité utilisée par les armateurs à bord des navires inciterait ces derniers à avoir recours au branchement électrique lorsqu'ils sont stationnés dans les ports. La demande exprimée auprès des propriétaires du réseau électrique portuaire – autorité portuaire ou exploitants de terminaux – serait ainsi plus forte et les inciterait à s'équiper en bornes d'alimentation électrique.

Dans ce but, cet amendement propose d'appliquer à l'électricité fournie aux navires, lorsqu'ils sont stationnés à quai dans les ports, le tarif réduit de TICFE à 0,5 euro / mégawattheure (au lieu de 22,50 euros / mégawattheure), soit le même tarif que celui dont bénéficient déjà les personnes qui exercent une activité de transport par train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable ou électrique ou trolleybus.

Pour ce faire, il crée un article additionnel dans le projet de loi de finances pour 2020, lequel complète en ce sens le C du 8 de l'article 266 *quinquies* C du code des douanes relatif au champ d'application du taux réduit de TICFE.

b. Un montant d'IFER abaissé pour les petits terminaux méthaniers

La présence d'un terminal méthanier dans un port est un atout considérable pour l'avitaillement des navires en GNL.

Or, en vertu de l'article 1519 HA du code général des impôts, toutes les infrastructures de stockage du GNL, quelles que soient leurs capacités de stockage, sont imposées, au titre de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER), au montant unique de 2 708 243 euros.

Ce montant est considérable pour les petits terminaux comme celui de Fos-Tonkin, exploité par l'entreprise Elengy, qui dégage un montant de chiffre d'affaires à peine supérieur.

Cette anomalie, si elle n'est pas corrigée, fait peser à terme une menace sur la viabilité économique des petits terminaux comme celui-ci, avec des conséquences dramatiques sur l'emploi et sur les recettes des collectivités qui les accueillent.

Par ailleurs, elle risque de mettre en péril le développement d'une offre d'avitaillement des navires maritimes en GNL, notamment sur la façade méditerranéenne où la demande est pourtant forte du fait de la concentration sur place de navires fluviomaritimes, paquebots de croisière et porte-conteneurs.

Le rapporteur spécial a donc déposé un amendement II-CF1074 ⁽¹⁾, qui propose d'instaurer un tarif différencié selon la capacité de stockage des terminaux. Pour les terminaux dont la capacité de stockage est inférieure ou égale à 100 000 m³, le montant de l'IFER serait abaissé à 600 000 euros. Cet amendement sera examiné par la commission des finances avec les amendements aux articles non rattachés, à compter du mercredi 6 novembre.

EXPOSÉ DES MOTIFS DE L'AMENDEMENT II-CF1074

Cet amendement a pour objectif de corriger une anomalie qui conduit à faire supporter une imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) très lourde aux petits terminaux méthaniers, sans considération de leur capacité contributive réelle.

Cette anomalie, si elle n'est pas corrigée, fait peser à terme une menace :

- sur la viabilité économique des petits terminaux, avec des conséquences dramatiques sur l'emploi et sur les recettes des collectivités qui les accueillent ;

- sur le développement d'une offre d'avitaillement des navires maritimes en GNL, notamment sur la façade méditerranéenne où la demande est pourtant particulièrement forte du fait de la concentration sur place de navires fluviomaritimes, paquebots de croisière et porte-conteneurs.

Le présent amendement propose donc d'instaurer un tarif différencié selon la capacité de stockage des terminaux. Pour les terminaux dont la capacité de stockage est inférieure ou égale à 100 000 m³, le montant de l'IFER serait abaissé à 600 000 euros, tandis qu'il resterait fixé à 2 708 243 euros pour les terminaux dont la capacité de stockage est supérieure à 100 000 m³ (montant actuellement prévu par l'article 1519 HA du code général des impôts pour toutes les installations de GNL).

4. Aller vers l'hydrogène

La résolution relative à la lutte contre la pollution du transport maritime, évoquée plus haut, encourageait aussi le Gouvernement à soutenir des solutions innovantes telles que l'utilisation de l'hydrogène comme carburant marin.

En juin 2018, ce dernier a présenté un plan hydrogène, avec pour objectif d'accompagner l'innovation et les premiers déploiements industriels de l'hydrogène décarboné. L'Ademe a lancé un appel à projets « Ecosystèmes de mobilité hydrogène ».

Le 3 mai 2019, la liste des 11 lauréats de cet appel à projets a été dévoilée, parmi lesquels figure un projet de navettes maritimes hydrogène en rade de Toulon.

(1) Voir annexe IV.

Cette technologie que l'on pensait encore balbutiante hier, est donc aujourd'hui mature pour des applications industrielles. Des constructeurs automobiles l'étudient sérieusement. Les énergéticiens s'y mettent également, comme Engie.

Pour le rapporteur spécial, c'est la preuve que la solution hydrogène doit être soutenue. La France pourrait être à l'avant-garde sur l'utilisation de cette technologie, qui sera plébiscitée demain pour sa vertu écologique.

B. DES PROJETS QUI AVANCENT POUR LA FORMATION MARITIME

1. Une enveloppe stable pour les lycées professionnels maritimes et l'ENSM

L'action 2 *Gens de mer et enseignement maritime* du programme 205 est dotée pour 2020 de 27,2 millions d'euros, une enveloppe stable par rapport à 2019.

En matière de formation professionnelle maritime, l'État intervient principalement au niveau pédagogique et dans le cadre de la délivrance des titres de formation professionnelle maritime.

Pour assurer cette mission, l'État met à disposition des lycées professionnels maritimes (LPM) les personnels enseignants et administratifs nécessaires. Il verse également aux LPM, ainsi qu'à un certain nombre d'établissements d'enseignement privés agréés en métropole et en outre-mer, des subventions de fonctionnement.

Le fonctionnement des 12 lycées professionnels maritimes – qui forment les élèves du CAP au BTS maritime – incombe aux régions en vertu de l'article L. 214-6 du code de l'éducation. Quant aux salaires des personnels enseignants, administratifs et de vie scolaire, ils sont à la charge de l'État (programme 141 *Enseignement scolaire public du second degré* de la mission *Enseignement scolaire*). Les crédits prévus à l'action 2 du programme 205 complètent ce financement : ils rémunèrent les personnels recrutés sous contrat (enseignants, assistants d'éducation, assistants d'élèves en situation de handicap) et permettent d'honorer un certain nombre de formations sur la sécurité, liées aux obligations imposées par la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW). À ce titre, en 2020, les lycées professionnels maritimes recevront une subvention de 4,6 millions d'euros, comme en 2019.

Avec le financement des bourses des élèves de LPM (50 % de boursiers) et de la présence d'assistantes sociales dans ces établissements, **l'enveloppe globale pour les lycées professionnels maritimes est de 6 millions d'euros pour 2020**, comme les années précédentes.

L'État verse aussi une subvention (stable en 2020) aux établissements privés (en général associatifs) **offrant une formation maritime secondaire agréée** en l'absence de LPM. Cinq établissements sont concernés en outre-mer (à Mayotte, La Réunion, en Polynésie, en Guadeloupe et en Martinique) et trois en métropole : l'École des pêches de l'Île d'Yeu, l'École des formations maritimes du littoral vendéen aux Sables d'Olonne et le lycée de la mer et du littoral de Bourcefranc en Charente-Maritime.

Mais ici encore, l'État participe à la prise en charge de la formation continue des marins, au moyen d'une subvention versée à l'Agence de services et de paiement, pour le financement de la formation maritime des demandeurs d'emploi, ainsi qu'à l'Institut national de plongée professionnel pour le financement des stages de plongées des élèves des LPM. Les crédits dédiés à ces dépenses de transfert s'élèvent à 680 000 euros en 2020, là encore un montant identique à 2018 et 2019.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES DÉDIÉS AU FINANCEMENT DE LA FORMATION DES MARINS

	LFI 2018		PLF 2019		PLF 2020	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
ENSM	18,25	18,25	18,25	18,25	18,25	18,25
SCSP	18,25	18,25	18,25	18,25	18,25	18,25
Subvention nouveau site Le Havre						
LPM	6,09	6,09	6	6	6,05	6,05
Dotation de fonctionnement et formation continue du personnel	4,69	4,69	4,6	4,6	4,6	4,6
Action sociale en faveur des élèves (bourses et service social)	1,4	1,4	1,4	1,4	1,45	1,45
Établissements agréés	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Formation continue des marins	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68
TOTAL	25,82	25,82	25,82	25,82	25,78	25,78

Enfin, l'État intervient dans le financement de la reproduction de titres de formation sécurisés et des opérations de communication vers les marins en matière de titres et de formation. En effet, les titres de formation professionnelle maritime doivent être revalidés tous les cinq ans, les marins devant justifier d'un certain nombre de jours d'embarquement.

2. L'École nationale supérieure maritime fait peau neuve en 2020

La formation supérieure des marins de la marine marchande est assurée par l'École nationale supérieure maritime (ENSM). Créé le 1^{er} octobre 2010 en application du décret modifié 2010-1129 du 28 septembre 2010, cet établissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel est placé sous la tutelle du ministère chargé de la mer. Il est lié à l'État par un contrat d'objectifs et de performance (COP) signé le 21 juin 2018 et reçoit, en tant qu'opérateur de l'État pour la formation maritime, une subvention pour charges de service public.

Pour 2020, le montant de cette SCSP est fixé à 18,25 millions d'euros, un montant stable depuis 2018. Le plafond d'emplois de l'opérateur est en faible baisse : 233 ETPT en 2020 contre 234 ETPT en 2019 et 235 ETPT en 2018.

a. Une gouvernance renouvelée selon les souhaits de la Cour des comptes

Dans le cadre d'un contrôle de la gestion de l'ENSM en 2017, la Cour des comptes avait noté des imperfections dans la gouvernance de l'établissement.

Par décret n° 2019-200 du 15 mars 2019, le décret initial n° 2010-1129 du 28 septembre 2010 a été modifié pour y remédier, mais également pour prendre en compte la nouvelle stratégie de l'ENSM axée sur la diversification des formations, l'internationalisation et le développement de la recherche.

D'abord, **le nouveau statut de l'ENSM prévoit un conseil d'administration renouvelé**, grâce à la création d'un collège de personnalités qualifiées (distinct des représentants de l'État pour intégrer des personnalités issues du monde académique ou de la recherche), à l'intégration d'un représentant du ministère de l'Enseignement supérieur dans le collège des représentants de l'État et à l'inscription de la présence de six représentants des armateurs au sein du collège des employeurs.

De plus, **ce nouveau statut met fin**, comme le demandait la Cour des comptes, **aux compétences exécutives et à la rémunération du président du conseil d'administration**. Il prévoit en outre que ce dernier soit désormais **élu par le conseil d'administration**, plutôt que nommé par décret.

Cette nouvelle règle a pu s'appliquer dès le 2 juillet dernier. Réuni dans sa nouvelle composition, **le conseil d'administration a élu son président en la personne de Frédéric Moncany de Saint-Aignan, par ailleurs président du Cluster maritime**.

Enfin, **le nouveau statut de l'ENSM lui donne désormais toute liberté pour fixer le montant des droits de scolarité et des coûts pédagogiques réglés par les stagiaires de la formation continue**, ce qui lui permettra de se rapprocher progressivement d'un prix de marché.

b. Une réorganisation des services et des sites

La Cour des comptes avait aussi critiqué la gestion immobilière de l'école. Créée en 2010 par fusion des quatre écoles nationales de la marine marchande (ENMM) du Havre, de Marseille, de Nantes et de Saint-Malo, l'ENSM avait, en effet, conservé une implantation administrative éclatée sur quatre sites, avec un directeur général isolé au Havre, et des bâtiments pour certains sous-occupés.

Lors du comité interministériel de la mer de novembre 2017, il a été décidé de réorganiser l'établissement « afin de lui donner les moyens d'une ambition d'excellence internationale ».

Concrètement, la réorganisation a été actée par l'arrêté de restructuration qui a été publié en juillet 2018. Elle prévoit le regroupement au Havre, désigné comme le siège officiel de l'école par l'article 1^{er} du décret susvisé, de l'ensemble des services support, soit une quarantaine de personnes. Selon la direction des affaires maritimes, plus de 80 % des effectifs de direction s'y trouvent déjà. Ce regroupement devrait être achevé en octobre 2022.

Quant aux implantations de Saint-Malo et de Nantes, elles devaient être transférées dans les locaux d'écoles partenaires, afin de mutualiser les coûts liés à la gestion de sites (campus de l'École centrale à Nantes, locaux du lycée professionnel maritime Florence Arthaud à Saint-Malo). Ce transfert devrait être effectif pour la rentrée de septembre 2021.

Enfin, sur le site de Marseille, il est prévu l'implantation d'une académie professionnelle portée par CMA-CGM.

c. Une situation financière amenée à s'améliorer

Dans son rapport public annuel pour 2018, la Cour des comptes estimait « fragile » la situation financière de l'ENSM, en raison de plusieurs exercices déficitaires (2011, 2016).

Selon elle, lors de sa création en 2010, l'école avait dû assumer de nouvelles missions non prises en compte dans le calcul de la SCSP et les économies d'échelle attendues de la fusion des quatre écoles n'avaient pas pu se réaliser en raison de l'éloignement des sites.

Fin 2019, du fait de la lourde restructuration en cours, le résultat de l'école devrait être à nouveau déficitaire d'environ 700 000 euros, une situation qui devrait perdurer jusqu'à la fin des chantiers de restructuration en 2022.

Si le niveau de trésorerie reste à ce jour à un niveau élevé (plus de 4 millions d'euros), il devrait d'ailleurs fortement décroître en 2020 du fait de la restructuration et des investissements prévus dans le plan pluriannuel d'investissements 2018-2022.

Toutefois, la situation financière de l'établissement devrait s'améliorer à l'issue de cette restructuration, censée faire baisser les frais de fonctionnement de l'école.

3. Des indicateurs à revoir pour mieux mesurer l'insertion des diplômés

Pour mesurer la performance de la politique de formation maritime, le projet annuel de performances du programme 205 retient pour indicateur le taux d'actifs maritimes parmi les anciens élèves de l'ENSM et des LPM.

Or, sont considérés comme actifs, non seulement les anciens étudiants salariés dans les domaines maritime et para-maritime, mais également les anciens étudiants en poursuite d'études ou en recherche d'emploi dans ces domaines. Ainsi, le numérateur est trop large pour donner une indication précise sur l'insertion professionnelle des anciens étudiants des établissements d'enseignement maritime.

Comme il le préconisait déjà dans le cadre du Printemps de l'évaluation 2019, **le rapporteur spécial souhaite substituer à cet indicateur le calcul du taux d'emploi**, dans les domaines maritime et para-maritime, **des anciens élèves des établissements d'enseignement maritime**, trois ans après l'obtention de leur diplôme de formation initiale.

Interrogée sur ce point, la direction des affaires maritimes reconnaît la pertinence de cette proposition. Cependant, elle indique qu'elle ne dispose pas, à ce jour, de données suffisamment précises pour calculer ce taux d'emploi. Il serait nécessaire de lancer une enquête *ad hoc*.

C. LA TROISIÈME ANNÉE DU PLAN DE MODERNISATION

1. Une modernisation des moyens associée à une forte baisse d'effectifs

D'un montant total de 33,9 millions d'euros sur la période 2018-2022, **le plan de modernisation de l'administration des affaires maritimes s'inscrit dans le cadre de la démarche « Administration Maritime 2022 »** qui vise une meilleure efficacité de l'action publique dans le secteur maritime.

Depuis 2018, 18,6 millions d'euros ont été engagés pour le renouvellement des systèmes d'information, des moyens nautiques et des technologies de signalisation maritime, *cf.* tableau ci-dessous.

En 2019, les autorisations d'engagement liées à ce plan de modernisation ont été particulièrement élevées, en lien avec l'achat d'un nouveau patrouilleur pour le contrôle des pêches en mer Méditerranée.

En 2020, les autorisations d'engagement sont moindres. La plus grosse dépense qui sera engagée cette année vise à l'acquisition de deux nouveaux navires baliseurs, à Brest et en Corse.

**MESURES FINANCIÉES DEPUIS 2018 AU TITRE DU PLAN DE MODERNISATION DE
L'ADMINISTRATION DES AFFAIRES MARITIMES**

(en millions d'euros)

Description de la mesure	LFI 2018		PLF 2019		PLF 2020	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Action 1 Sécurité et sûreté maritimes	7,2	3,4	1,7	3	5,3	3
Remplacement du logiciel MARYLIN par le logiciel SeaMIS pour le sauvetage en mer, initié en 2017 (1)	3,8	1,2	-	0,7	0	0
Renforcement des mesures de sûreté dans les CROSS et MRCC	0,1	0,1	0,3	0,3	0,3	0,3
Investissement dans des technologies d'avenir pour la signalisation maritime	0,2	0,2	0,5	0,5	0,4	0,4
Renouvellement des navires baliseurs (2)	2,6	1,4	0,4	1	4,1	1,8
Subvention exceptionnelle à la SNSM	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Action 2 Gens de mer et enseignement maritime	0,9	0,9	0,5	0,5	0	0
Dématérialisation des procédures relatives à la formation des gens de mer (portail Marins et Armateurs)	0,9	0,9	0,5	0,5	0	0
Action 4 Action interministérielle de la mer	0,4	0,9	8,4	3,4	0,2	3,2
Renouvellement des navires patrouilleurs dédiés au dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) (3)	-	0,5	8	3	0	3
Acquisition du logiciel PUMA pour la dématérialisation du traitement des immatriculations de navires de plaisance (4)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Élaboration de documents stratégiques de façade (DSF) pour la planification de l'espace en mer	0,2	0,2	0,2	0,2	0	0
TOTAL (en euros)	8,5	5,2	10,1	6,4	5,5	6,2

(1) Le logiciel SeaMIS est opérationnel dans la Manche, en Atlantique, en Méditerranée et en Corse depuis la fin de l'année 2018. Dans les Antilles et à La Réunion, il devrait entrer en service en décembre 2019. Enfin, au printemps 2020, il doit entrer en service à Nouméa et à Papeete.

(2) Les crédits budgétés en 2019 étaient destinés à l'acquisition de la vedette Giraglia et à la fin du paiement du navire baliseur de La Rochelle, engagé en 2018. En 2020, les crédits sont destinés à l'acquisition de deux navires baliseurs, à Brest et en Corse.

(3) En 2020 est engagée l'acquisition d'un quatrième navire patrouilleur. De plus, si le paiement du navire patrouilleur *Osiris II*, affecté au contrôle des pêches et de l'environnement marin dans les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), est achevé, il reste à financer l'acquisition du nouveau navire patrouilleur pour la Méditerranée (engagée en 2019).

(4) Le portail PUMA, dénommé « Démarches Plaisance », entre en service en octobre 2019.

Source : commission des finances de l'Assemblée nationale, à partir des données du ministère.

En parallèle de cette modernisation des moyens matériels de la direction des affaires maritimes, le ministère a perdu, depuis 2018, 54 de ses personnels œuvrant pour les politiques du programme *Affaires maritimes*.

Depuis 2018, le plafond d'emplois du programme n'a cessé de diminuer. En 2018, il était de 2 723 ETP. En 2019, il est descendu à 2 688 ETP. Pour 2020, le projet annuel de performances du programme 227 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables*, qui porte les crédits destinés aux dépenses de personnel du ministère, prévoit que le plafond d'emplois est fixé à 2 669 ETP.

Cette baisse d'effectifs n'est pas anodine pour le ministère, qui doit aussi bénéficier d'effectifs en nombre suffisant pour remplir ses missions, notamment de contrôle des pêches et de l'environnement, de même que ses missions d'inspection à bord des navires.

2. Des moyens modernes pour la sécurité et la sûreté maritimes

L'action 1 *Sécurité et sûreté maritimes* du programme 205 regroupe les crédits dédiés aux missions dont la France, État maritime, est tenue de s'acquitter en vertu des conventions internationales dont elle est signataire.

La France a des responsabilités en tant qu'elle immatricule des navires (**État du pavillon**) et en tant qu'elle accueille des navires étrangers en escale dans ses ports (**État du port**). À ce titre, elle est tenue de vérifier que ces navires sous pavillon français et étranger appliquent bien les normes de sécurité et de sûreté définies par les conventions internationales, y compris en matière d'émissions polluantes. C'est le rôle des centres de sécurité des navires, déjà évoqués.

De plus, en tant qu'**État côtier**, notre pays est tenu de respecter les obligations découlant de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (*Safety of Life At Sea*, SOLAS), adoptée au sein de l'OMI en 1974, et pour cela de sécuriser les routes et les accès portuaires grâce au balisage maritime – prérogative des services des phares et balises – mais aussi d'organiser et de coordonner la recherche et le sauvetage maritimes, mission exercée par les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage en collaboration avec la Société nationale de sauvetage en mer.

Ainsi, plus de 99 % des crédits de cette action budgétaire sont destinés aux dépenses de fonctionnement et d'investissement des centres de sécurité des navires, des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage et des services des phares et balises qui sont sous l'autorité des services déconcentrés de la direction des affaires maritimes – les directions interrégionales de la mer (DIRM) en métropole et directions de la mer (DM) en outre-mer.

D'un montant de **30,37 millions d'euros en autorisations d'engagement** et de **28,93 millions d'euros en crédits de paiement**, ce budget baisse de 350 000 euros en crédits de paiement mais augmente de près de 700 000 euros en autorisations d'engagement entre 2019 et 2020.

a. La mise en service du nouveau système SEAMIS dans les CROSS

Pour l'application de la convention SOLAS évoquée plus haut, la convention internationale sur la recherche et le sauvetage (*Search and Rescue*, SAR), adoptée au sein de l'OMI en 1979, contraint les États parties à mettre en place un ou plusieurs centres de coordination de sauvetage. Aussi, **la France est dotée de sept centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)**, placés sous l'autorité des préfets maritimes. Cinq se trouvent en métropole et deux en outre-mer (Antilles-Guyane et Réunion), sans compter les deux centres spécialisés de Nouvelle-Calédonie (JRCC Tahiti) et de Polynésie française (JRCC Papeete).

Sur alerte des navires ou des balises de détresse, **les CROSS dirigent les opérations de recherche et de sauvetage, en faisant appel aux moyens relevant de divers ministères** – ceux des DIRM, de la marine nationale, de l’armée de l’air, des douanes ou encore de la gendarmerie et de la sécurité civile – **ainsi qu’à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)**, association reconnue d’utilité publique qui assure 50 % des opérations de sauvetage.

En 2018, les CROSS ont coordonné 12 915 opérations de sauvetage en mer (+ 14,6 % par rapport à 2017), dans lesquelles étaient impliquées près de 20 000 personnes, principalement des plaisanciers et des pratiquants de loisirs nautiques.

Par rapport à l’année 2017, **le nombre de décédés et de disparus est en légère augmentation** (293 en 2018 contre 265 en 2017). Pour l’année 2019, 183 personnes décédées ou disparues sont à déplorer sur les huit premiers mois de l’année. **Comme en 2018, il est constaté une augmentation des cas de mortalité par noyade en mer, en particulier en saison estivale.** Rappelons que les CROSS n’interviennent cependant qu’en cas de carence des maires, auxquels revient la police de la baignade en application de l’article L. 2213-23 du code général des collectivités territoriales.

Pour 2020, le budget consacré au fonctionnement des CROSS et au maintien en condition opérationnelle de leurs équipements est en diminution de près d’1,5 million d’euro en AE et d’1,3 million d’euros en CP, conséquence de l’achèvement de certains marchés. **En investissement, les autorisations d’engagement restent stables, mais les crédits de paiement augmentent de 555 000 euros pour financer la fin de l’acquisition du logiciel SeaMIS.**

Ce nouveau système d’information développé par la société *Naval Group*, dédié à la gestion des opérations de sauvetage, achève son déploiement dans tous les CROSS de métropole et d’outre-mer. Il est conçu pour répondre aux exigences d’exploitation permanente (24 h/7 j) et de haute disponibilité (99,98 %), impliquant une redondance à chaud des matériels en cas de dysfonctionnement.

Des crédits seront également dédiés à la poursuite du renouvellement des équipements dédiés à la radiocommunication VHF, c’est-à-dire à la communication par les ondes hertziennes entre les navires et les CROSS, avec la **mise en place d’un réseau VHF à Mayotte**, télécommandé depuis La Réunion où est implanté le CROSS qui est compétent pour intervenir dans l’Océan indien, dans le contexte de migrations par voie maritime.

b. Deux nouveaux navires baliseurs pour la métropole

Toujours selon la convention SOLAS, **la France est tenue de sécuriser les routes et accès portuaires grâce au balisage maritime.** Elle dispose donc d’un budget dédié au fonctionnement des services locaux des phares et balises, au maintien en conditions opérationnelles des 6 100 établissements de signalisation maritime (ESM) – phares, feux, bouées, tourelles, amers et espars – à leur installation en mer et enfin à l’amélioration des technologies utilisées.

Pour 2020, les crédits dédiés au fonctionnement des services des phares et balises, fixés à 7,8 millions d'euros, sont en baisse de près d'un million d'euros, en AE comme en CP.

En revanche, en investissement, les crédits augmentent de près de 2 millions d'euros pour la remise à niveau et la modernisation des infrastructures d'établissements de signalisation maritime. Cela permet de poursuivre l'achat de balises répondeuses radar (qui permettent aux navires de visualiser leur position sur leurs écrans radars), le déploiement d'un système d'identification automatique des balises les plus sensibles et le programme de remise à niveau des émetteurs/récepteurs de signal DGPS (système de positionnement GPS amélioré) qui permettent aux navires de bénéficier d'une meilleure fiabilité du calcul de la position des balises.

Pour l'armement des phares et balises, c'est-à-dire pour le transport et la manutention en mer des ESM, le mouvement est similaire : **les crédits** baissent de 150 000 euros en fonctionnement (après une baisse de 1,38 million d'euros en 2019 par rapport à 2018), mais **augmentent de 1,54 million d'euros en investissement pour financer l'achat de deux navires baliseurs pour la métropole, à Brest et en Corse**. L'an dernier, les crédits avaient permis de financer l'achat d'un navire baliseur pour La Rochelle.

3. Une flotte moderne pour l'exercice des missions de police maritime

L'administration des affaires maritimes assure une mission de police des pêches, de police de la navigation, de police de l'environnement marin et des activités de plaisance, avec le double objectif d'assurer la surveillance des activités maritimes et la répression des infractions à la réglementation maritime.

Au même titre que pour les 45 autres missions à caractère interministériel labellisées « Action civile de l'État en mer », la mission de police maritime s'exerce aussi en faisant appel aux moyens d'autres ministères : la gendarmerie maritime, les douanes, voire la Marine nationale, raison pour laquelle l'action budgétaire 4 s'intitule *Action interministérielle de la mer*.

Quant à ses propres moyens, **le ministère chargé de la mer dispose d'une flotte composée de navires hauturiers**, pour la police des pêches en haute mer (ce sont les navires patrouilleurs et vedettes hauturières) **ainsi que de vedettes côtières et embarcations légères des unités littorales des affaires maritimes (ULAM)**. Ces moyens nautiques constituent le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes.

Leur renouvellement progressif fait partie du plan de modernisation évoqué plus haut.

Il consiste, d'une part au renouvellement des embarcations légères des ULAM (acquisition de moyens nautiques plus légers, au fonctionnement moins onéreux et plus faciles à manœuvrer), d'autre part à l'achat de nouveaux navires patrouilleurs en remplacement des vedettes hauturières (pour augmenter le rayon d'action).

En 2020, les investissements prévus à ce titre ralentissent. Si le montant des crédits de paiement augmente, à 5,64 millions d'euros contre 4,34 millions d'euros en 2019, pour assurer le paiement des commandes engagées les années précédentes (l'achat d'un nouveau patrouilleur pour la mer Méditerranée, engagé en 2019), les autorisations d'engagement sont moindres (4,2 millions d'euros en 2020 contre 9,34 millions d'euros en 2019). En 2020, un nouveau patrouilleur devrait toutefois être commandé.

LE RENOUELEMENT DES EMBARCATIONS LÉGÈRES DES ULAM

2017	ULAM Guyane	Acquisition de deux semi-rigides
2018	ULAM Brest / Douarnenez	Acquisition d'un semi-rigide de 6,8 mètres
	ULAM Auray	Acquisition d'un semi-rigide de 8,7 mètres
	ULAM Marseille	Acquisition d'un semi-rigide de 6,5 mètres
	ULAM Cherbourg	Acquisition d'un semi-rigide de 6,5 mètres
	ULAM Port-Vendres	Acquisition d'un semi-rigide de 8,7 mètres
	ULAM Paimpol	Acquisition d'un semi-rigide de 6,1 mètres
	ULAM Sète	Acquisition d'un semi-rigide de 7,5 mètres
	ULAM Bastia	Acquisition d'un semi-rigide de 7,5 mètres
2019	ULAM Ajaccio	Acquisition d'un semi-rigide de 9 mètres
	ULAM La Rochelle	Acquisition d'une embarcation

LES ACHATS DE NOUVEAUX NAVIRES PATROUILLEURS

Navire	Zone de compétence	Financement par le P205	Échelonnement
Patrouilleur « Osiris II »	ZEE entourant les terres australes et antarctiques françaises	2,4 millions d'euros	Financement débuté en 2018 et achevé en 2019
Patrouilleur « Méditerranée »	Mer Méditerranée	8 millions d'euros	Marché notifié en fin d'année 2019 / Financement débutant en 2020
Nouveau patrouilleur			Lancement du marché en 2020

4. Un nouveau portail « Démarches Plaisance »

Les navires ont l'obligation d'être immatriculés et francisés, ce qui implique deux démarches administratives. L'immatriculation, effectuée auprès des services déconcentrés de la direction des affaires maritimes, permet notamment de contrôler la conformité du navire aux exigences techniques pour la sécurité requise par la directive européenne 2013/53/UE. La francisation, effectuée auprès des services déconcentrés de la direction générale des douanes, vérifie les conditions de nationalité et de contrôle permettant la propriété d'un navire français. À l'issue de ces démarches, les documents de navigation sont délivrés. La carte de circulation atteste du titre de navigation du navire. L'acte de francisation atteste de son pavillon et de son inscription sur le registre national de propriété.

Toutefois, **pour les navires de plaisance non soumis au droit annuel de francisation et de navigation (DAFN)**, c'est-à-dire les navires de moins de 7 mètres et /ou de moins de 22cv administratifs (soit plus de 70 % de la flotte), **les propriétaires sont dispensés des démarches de francisation : l'immatriculation vaut alors francisation.** Les propriétaires n'ayant pas besoin de s'identifier comme redevables du DAFN n'effectuent ainsi qu'une seule démarche administrative.

Au cours du dernier trimestre de 2019, **cette démarche d'immatriculation pour les navires de moins de 7 mètres va être entièrement dématérialisée. À cet effet, à partir d'octobre 2019, un portail « démarches-plaisance.gouv.fr » va être ouvert.** Il permettra dans un premier temps aux professionnels de la vente de procéder à l'immatriculation des navires. Dans un second temps, à partir de décembre, les plaisanciers pourront procéder, en ligne, aux déclarations de mutation de propriété, à l'immatriculation d'un navire neuf et aux changements administratifs relatifs à leur navire.

À partir de 2020, les fonctionnalités du portail « démarches-plaisance.gouv.fr » s'élargiront pour notamment prendre en compte, en ligne, la multipropriété ainsi que les personnes morales propriétaires de navires (qui ne peuvent actuellement pas être authentifiées par France connect). Pour les usagers professionnels de la vente, le portail permettra aussi la gestion complète des reprises de navires anciens à l'occasion d'une vente de navire neuf. **Enfin, le portail sera ultérieurement étendu à l'ensemble de la flotte des navires de plaisance, navires francisés compris (dans le cadre de la réforme plus large du DAFN).**

D. UN EFFORT INÉDIT POUR LA SNSM

En 2020, **la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)**, association reconnue d'utilité publique qui intervient dans 50 % des opérations de sauvetage en mer sous l'égide des CROSS, **verra sa subvention atteindre 10,7 millions d'euros.**

C'est un effort inédit que s'apprête à faire le Gouvernement, qui fait écho à l'actualité des derniers mois. Un amendement du Gouvernement rehaussant, à cet effet, de 4,5 millions d'euros le budget du programme 205, sera discuté en séance publique lundi 4 novembre, à l'occasion de l'examen des crédits de la mission *Écologie*.

1. La nécessité pour la SNSM de renouveler sa flotte

Le 7 juin, trois sauveteurs de la station des Sables d'Olonne ont perdu la vie, en tentant de porter secours à un pêcheur. Ils étaient embarqués à bord d'un navire datant de 1986.

Ce drame a rappelé à tous que cette association reconnue d'utilité publique vit essentiellement grâce aux dons (46 % de ses ressources) et peine à remplacer son matériel vétuste.

La nécessité d'investir fait pourtant consensus, en raison de l'obsolescence croissante de la flotte actuellement en service. Prenant le problème à bras le corps, la SNSM a signé le 17 octobre dernier, avec la société Chantier Naval Couach, un contrat de commande portant sur 70 navires.

Au total, c'est toutefois 140 navires qu'elle envisage de renouveler, pour un budget prévisionnel de 100 millions d'euros sur dix ans⁽¹⁾. Les augmentations importantes récemment consenties par une partie des financeurs (subvention de l'État et legs) ne pouvaient suffire pour assurer le financement de ce plan d'investissement.

L'annonce du Gouvernement constitue un nouvel effort indispensable.

2. Des recettes trop aléatoires pour établir un plan d'investissement

Les recettes de la SNSM sont composées à 46 % des dons et legs, à 22 % des subventions versées par les collectivités territoriales, à 21 % de financements étatiques (subvention et produit de taxes affectées) et les 11 % restants proviennent du mécénat.

Ainsi, près de 70 % des recettes sont d'un rendement aléatoire. En effet, il est impossible de prévoir le montant des dons et legs d'une année sur l'autre. Le montant des legs s'est avéré très élevé en 2018 (4,3 millions d'euros) et 2019 (7,5 millions d'euros), mais le montant socle est de 1,5 million d'euros. De même, les financements des collectivités territoriales dépendent de circonstances politiques et sont généralement destinés à soutenir des dépenses d'investissement précises.

(1) Article Couach et la SNSM s'unissent pour le renouvellement de la flotte, Le Marin, 18 octobre 2019.

RECETTES DE LA SNSM

(en millions d'euros)

	2002	2007	2012	2015	2017	2018	2019	2020	
<i>Budget de la SNSM</i>	12	20	22	28	28,5	29	30	30	
Etat	Subvention ⁽¹⁾	2	2	2	3,5	3,5 ⁽²⁾	6,2	6,2	10,7 ⁽⁷⁾
	DAFN ⁽³⁾						0,184	0,184	0,815
	Droit de passeport ⁽⁴⁾						0,103	0,103	0,103
	Casinos ⁽⁵⁾					-	-	-	-
	Eoliennes ⁽⁶⁾							-	-
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	nc	nc	6	5	5	5	6,7	?	

(1) Versée par l'action 1 « Sécurité et sûreté maritimes » du programme 205

(2) En 2017, s'est ajoutée une subvention exceptionnelle d'1 million d'euros, versée par le ministère des armées.

(3) Depuis la loi de finances initiale pour 2018, l'article 224 du code des douanes désigne la SNSM comme affectataire secondaire du produit du droit de francisation et de navigation (DAFN) ; l'article 46 de la loi de finances initiale pour 2012 prévoit que ce produit peut lui être affecté dans la limite de 4 millions d'euros. En 2018 et 2019, le DAFN n'a rapporté que 184 000. En 2020, du fait du gel de l'abattement vétusté voté l'année dernière à l'initiative du rapporteur spécial, le DAFN devrait rapporter davantage 815 000 euros.

(4) Depuis la loi de finances initiale pour 2018, l'article 238 du code des douanes désigne la SNSM comme affectataire du droit de passeport perçu sur les yachts ; l'article 46 de la loi de finances initiale pour 2012 prévoit que le produit de cette taxe peut lui être affecté dans la limite de 4 millions d'euros également. En 2019 et 2020

(5) Depuis la loi de finances initiale pour 2017, l'article L. 2333-57 du code général des collectivités territoriales dispose que 10 % du produit de la taxe due par les casinos est affecté à la SNSM, dans la limite d'un plafond de 1 million d'euros.

(6) L'article 1519 C du code général des impôts prévoit que 5 % du produit de la taxe sur les installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent en mer est affecté à la SNSM. Pour le moment, faute d'éoliennes en mer, cette taxe n'a rien rapporté à la SNSM.

(7) Dont 4,5 millions d'euros de subvention exceptionnelle au titre du financement du plan de renouvellement de la flotte.

Seuls les financements étatiques sont de nature à assurer un financement pérenne. En dix ans, la subvention versée par le programme 205 n'a d'ailleurs cessé d'augmenter pour répondre à ce besoin et accompagner le développement de l'association (dont le budget est passé de 10 à 30 millions d'euros sur cette période). Son montant est passé de 2 millions d'euros en 2010 à 3,5 millions d'euros en 2015.

En 2017, année de désignation de la SNSM comme « grande cause nationale », le montant de la subvention versée par le programme 205 a été rehaussé de 2 millions d'euros, atteignant 6,2 millions d'euros en loi de finances initiale pour 2018. Ce montant a été pérennisé en 2019.

En complément, la loi de finances initiale pour 2018 a procédé à l'affectation à cet organisme du produit de deux taxes – le DAFN et le droit de passeport perçu sur les yachts. **Cependant, le DAFN et le droit de passeport n'ont que peu rapporté à la SNSM. Le rendement de ces deux taxes s'élève, en 2019, à 287 000 euros, ce qui est loin des 8 millions d'euros attendus.** Quant aux taxes sur les casinos et sur les parcs éoliens en mer, elles ne rapportent rien à ce stade.

En 2020, le gel de l'abattement vétusté devrait permettre une hausse du rendement du DAFN, puisque le produit attendu pour la SNSM est de 815 000 euros, contre 184 000 euros en 2019.

Cela n'est cependant pas suffisant pour permettre à la SNSM de faire face à ses besoins d'investissement, notamment pour le renouvellement de sa flotte d'intervention. **Faute de visibilité sur ses ressources, la SNSM peine à établir un plan d'investissement prévisionnel.**

3. Une subvention exceptionnelle annoncée par le Gouvernement

À l'occasion de l'examen par la commission des finances de la première partie du projet de loi de finances pour 2020, le rapporteur spécial avait cosigné l'amendement CF1384 du rapporteur général Joël Giraud, lequel proposait d'affecter à la SNSM une fraction du droit de timbre payé par les plaisanciers au moment de la délivrance de leur permis de conduire des bateaux de plaisance à moteur. **L'affectation de cette nouvelle taxe à la SNSM devait lui rapporter 4,5 millions d'euros supplémentaires.**

Adopté par la commission des finances, cet amendement a été présenté en séance publique le lundi 21 octobre 2019. **Toutefois, le rapporteur général l'a retiré, le Gouvernement ayant annoncé qu'il abonderait les crédits du programme 205 à hauteur de 4,5 millions d'euros, au profit de la SNSM.**

Extrait du compte-rendu de la séance publique du lundi 21 octobre 2019

« M. Joël Giraud, rapporteur général. Cet amendement, adopté par la commission des finances à l'initiative du groupe La République en marche et d'autres parlementaires, vise à accroître les ressources de la SNSM, la Société nationale de sauvetage en mer, de façon à pallier les carences du financement initialement prévu. [...]

M. Olivier Dussopt, secrétaire d'État. L'objectif de ces amendements est d'accorder à la SNSM 4,5 millions d'euros de ressources supplémentaires par an. Nous l'avons dit à plusieurs reprises : le recours à des taxes affectées ne correspond pas à la philosophie du Gouvernement. Toutefois, nous comprenons le besoin de financement de la SNSM, et c'est pourquoi le Gouvernement s'engage à déposer, dans le cadre de la deuxième partie du projet de loi de finances, un amendement visant à abonder de 4,5 millions d'euros les crédits du programme 205 au profit de la SNSM. En contrepartie, je demande le retrait des amendements ; à défaut, l'avis du Gouvernement serait défavorable. »

Conformément à cet engagement, dans la perspective de l'examen de la mission *Écologie* en séance publique, le Gouvernement a déposé l'amendement II-1246. Cet amendement rehausse de 4,5 millions d'euros les crédits du programme 205, en prenant 2,5 millions d'euros sur le programme 203 *Infrastructures et services de transport* (réévaluation à la baisse des crédits au titre des versements à SNCF Réseau pour la compensation fret) et grâce à une dotation supplémentaire de 2 millions d'euros pour la mission.

L'exposé des motifs précise bien que cette dotation supplémentaire a vocation à financer exclusivement le programme de renouvellement de la flotte de la SNSM « et non son fonctionnement courant ».

Il devrait donc s'agir d'une hausse temporaire de la subvention, mais qui lui permettra néanmoins de programmer plus sereinement le renouvellement de sa flotte, tout en poursuivant en parallèle la démarche, tout aussi importante, de qualification des bénévoles (formation, cadre d'intervention...).

**EXPOSÉ DES MOTIFS DE L'AMENDEMENT II-1246
DÉPOSÉ PAR LE GOUVERNEMENT**

Le Gouvernement est, comme le Président de la République l'a rappelé, très attentif à la situation de la SNSM et à son modèle qui est jugé efficace par l'ensemble des acteurs. À cet égard, il veille à ce qu'elle dispose des moyens nécessaires à l'exercice de sa mission dans des conditions satisfaisantes.

Comme le Gouvernement s'y est engagé lors de la lecture de la première partie, il est donc proposé d'augmenter de +73 % soit 4,5 millions d'euros la dotation budgétaire en faveur de la SNSM, qui passerait ainsi de 6,2 millions d'euros à 10,7 millions d'euros et viendrait s'ajouter aux taxes affectées existantes, afin d'accompagner l'établissement dans le renouvellement de sa flotte.

Cette augmentation très importante de la dotation, reflétant l'implication du Gouvernement dans la pérennisation du modèle de la SNSM, a vocation à financer exclusivement le programme d'investissement de renouvellement de la flotte de la SNSM, et non son fonctionnement courant.

Cette augmentation de 4,50 M€ sera permise par :

- une dotation complémentaire de 2 M€ mise en œuvre par le présent amendement ;
- un redéploiement de crédits du programme 203 de 2,5 M€ permis par une réévaluation à la baisse à due concurrence du besoin de crédits au titre des versements à SNCF Réseau pour la compensation fret.

E. LE NETWAGE ENFIN VALIDÉ PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE

Depuis la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, les armateurs employant des marins affiliés aux organismes sociaux français sont intégralement exonérés du paiement des charges sociales patronales, dès lors que ces marins sont employés à bord de navires de commerce sous pavillon français qui sont soumis à une forte concurrence internationale, quelle que soit leur activité (transport de passagers ou fret). Ainsi, **ces entreprises d'armement maritime bénéficient du « net wage », ou salaire net**, en vertu duquel ne leur reste à verser que le montant de la rémunération de leurs employés, sans les cotisations sociales afférentes.

S'agissant d'un secteur hautement concurrentiel et dans lequel les marges sont très faibles, les charges de personnels sont la principale variable d'ajustement pour assurer la compétitivité d'un armateur ou d'un pavillon. De tels allègements pour les entreprises exposées à une forte concurrence internationale sont donc nécessaires pour maintenir l'emploi de marins français sur les navires de commerce.

La mise en œuvre du dispositif de 2016 avait été conditionnée dans la loi à sa validation par la Commission européenne au titre de la réglementation sur les aides d'État. Cette validation est intervenue le 20 décembre 2018, plus de deux ans après l'adoption du dispositif.

Le risque pour l'État d'avoir à compenser aux organismes sociaux des charges indûment versées par les armateurs pendant cette période et dont ils réclameraient remboursement auxdits organismes, sur le fondement de cette validation tardive, existe. Il est cependant trop faible pour faire l'objet d'une budgétisation spécifique.

Le budget inscrit sur l'action 3 « Soutien à la flotte de commerce » s'élève donc, comme en 2019, à 72,29 millions d'euros.

ÉVOLUTION DES DOTATIONS BUDGÉTAIRES DEPUIS 2017

(en millions d'euros)

	2017	2018	2019	2020
Maladie/retraite (ENIM)	40,9	41,3	41,71	41,71
Allocations familiales	16,6	15,55	15,64	30,58
Allocations chômage	15,8	14,85	14,94	
Total	73,3	71,7	72,29	72,29

II. L'ACTION PORTS DANS LE PROGRAMME 203

En 2020, les crédits de l'action 43 *Ports* du programme 203 *Infrastructures et services de transport* atteignent 100,9 millions d'euros.

La légère hausse de 1,2 million d'euros enregistrée par rapport à 2019 est liée à la mise en œuvre du plan d'aide à la modernisation et à l'innovation du transport fluvial de marchandises (PAMI) ainsi qu'à des mesures de soutien suite à la suppression de la chambre nationale de la batellerie artisanale, sur une enveloppe totale de 1,87 million d'euros destinée au transport fluvial sur l'action 43.

Le rapporteur spécial fait cependant le choix de ne pas commenter ces crédits destinés au transport fluvial, considérant qu'ils relèvent du périmètre des rapporteurs spéciaux en charge des autres actions du programme 203 et notamment de l'action 42 *Voies navigables*.

S'agissant des crédits strictement destinés au transport maritime, ils s'élèvent à 99 millions d'euros – un montant identique à 2019 – et comprennent : 93,6 millions de subventions aux grands ports maritimes, 0,4 million d'euros pour le fonctionnement des capitaineries et l'informatique portuaire et 5 millions d'euros destinés aux dispositifs de prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires et de cessation anticipée d'activité.

A. UNE NOUVELLE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE

Comme annoncé dans le cadre du comité interministériel de la mer en 2017, le Gouvernement s'est engagé dans l'élaboration d'une nouvelle stratégie nationale portuaire. Dans cette optique, il a chargé le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et l'inspection générale des finances (IGF) d'une mission sur la transformation du modèle économique des grands ports maritimes (GPM), devant aboutir à des propositions pour développer la compétitivité et l'attractivité des GPM vis-à-vis de leurs concurrents européens.

La nouvelle stratégie nationale portuaire devrait être présentée lors de la prochaine édition du comité interministériel de la mer, à la mi-novembre, et s'appuyer largement sur les préconisations du rapport de la mission CGEDD-IGF, La transformation du modèle économique des grands ports maritimes, publié en novembre 2018.

1. Une stratégie au service de la compétitivité des ports français

Conformément aux préconisations de la mission IGF-CGEDD l'État souhaite mettre en œuvre une stratégie nationale plus ambitieuse, évolutive dans le temps et partagée entre l'État et les régions (autorités portuaires des principaux ports de commerce décentralisés).

D'après nos premiers échanges avec le ministère à ce sujet, la stratégie nationale portuaire en cours d'élaboration aura pour ambition de doter la France d'une offre portuaire performante et durable, sur toutes les façades maritimes, afin de conquérir de nouvelles parts de marché, tout en s'inscrivant dans la transition écologique et numérique.

Elle définira un cadre nouveau pour que les ports soient pleinement au service de la stratégie industrielle de la France et s'inscrivent au cœur des flux économiques et logistiques mondiaux.

Il s'agira de **passer du concept de « port aménageur »** issu de la réforme portuaire de 2008 **au concept de « port entrepreneur »**.

La nouvelle stratégie portuaire visera également à **coordonner davantage les différents systèmes portuaires** ainsi qu'à coordonner en leur sein les GPM, les ports maritimes décentralisés et les axes fluviaux.

Enfin, elle devrait **faire de la transition écologique et numérique, mais également des relations entre le grand port maritime et son environnement, des axes forts**.

2. Une stratégie à décliner dans les nouveaux projets stratégiques

En 2019, la plupart des grands ports maritimes ont renouvelé leurs instances de gouvernance. De nouveaux présidents de directoire ont été nommés et de nouveaux membres ont été désignés au sein des conseils de surveillance.

En conséquence, tout au long de l'année, **les directoires ont œuvré à la réécriture de leurs projets stratégiques**, qui devront être soumis ensuite à l'approbation des conseils de surveillance.

Ces projets stratégiques doivent être pensés comme déclinaisons, à l'échelle de chaque GPM, de la stratégie nationale portuaire. Ils pourraient donc être ajustés en fin d'année dès lors qu'elle aura été officiellement présentée, mais peuvent d'ores et déjà s'appuyer sur les grands axes issus du rapport de la mission CGEDD-IGF.

Une fois les projets stratégiques validés, des contrats pluriannuels seront conclus entre l'État et les grands ports maritimes.

ÉTAT D'AVANCEMENT DES NOUVEAUX PROJETS STRATÉGIQUES

Ports	Période	État d'avancement	Description
Ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris)	2020-2025 / 2020-2030	- État des lieux par filière réalisé - Présentation de la première phase à l'automne 2019	La préfiguration du nouvel établissement appelé à fusionner les ports de l'axe Seine consulte actuellement les parties prenantes en vue d'élaborer un projet stratégique unique.
Marseille	2019-2023	Validation d'un plan détaillé lors du conseil de surveillance du 24 avril 2019	Une stratégie articulée autour de 2 axes : – concilier compétitivité et excellence environnementale ; – développer le port vert de demain.
Dunkerque	2019-2023	En cours d'élaboration Objectif de validation avant la fin de l'année 2020	Une stratégie articulée autour de 4 axes : l'excellence, la citoyenneté, la durabilité et la connectivité du port.
Nantes	2020-2025	Début de rédaction à la fin 2019 ou au début de l'année 2020	Travaux préparatoires en cours.
La Rochelle	2019-2024	En cours d'élaboration, Objectif de validation en mars 2020	Le port a construit un positionnement stratégique qui se décline en quatre orientations majeures : – un port « zéro carbone » ; – un port producteur de services ; – un port logistique ; – un port accompagnateur des filières.
Bordeaux	2021-2025	En cours d'élaboration, objectif de validation avant fin 2020	Une stratégie articulée autour de 4 axes : – développement commercial ; – promotion du foncier ; – développement de l'outil industriel ; – développement de l'offre tertiaire.
Guadeloupe	2019-2023	En cours d'élaboration	Une stratégie articulée autour de 4 axes : – développement de la compétitivité du port et de son offre de service – développement de la filière croisière ; – développement du rôle smartport ; – approfondissement de l'adaptation au changement climatique.
Martinique	–	En cours d'élaboration	Travaux préparatoires en cours.
Réunion	2019-2023	Objectif de validation en novembre 2019.	Une stratégie articulée autour de 2 axes : – développer le rayonnement du port (filiale conteneur, croisière, <i>smart-safe port...</i>) ; – affirmer le caractère responsable du port (développement durable et relations avec les citoyens).
Guyane	2019-2023	En cours d'élaboration, objectif de validation fin 2019	Une stratégie articulée autour de 8 axes : – modernisation de l'outil portuaire ; – insertion régionale ; – développement industriel ; – compétitivité ; – développement de l'économie circulaire ; – responsabilisation du port ; – développement des coopérations.

B. UN BUDGET 2020 AU SERVICE DE CETTE STRATÉGIE

Les crédits inscrits sur l'action « Ports » du programme 203 sont au service de la mise en œuvre de la nouvelle stratégie portuaire. Ainsi, l'État entend intensifier la compensation des charges non commerciales assumées par les grands ports maritimes, pour soutenir le concept de « ports entrepreneurs ». Le rapporteur spécial suggère d'ailleurs que l'État intervienne, dans le même esprit, pour prendre en charge les frais de fonctionnement nécessaires à la mise en place du dialogue Ville-Port. Il proposera un amendement à cet effet.

Quant aux fonds de concours versés par l'AFITF, ils soutiennent la mise en œuvre du projet stratégique puisqu'ils financent la réalisation d'opérations inscrites dans les programmes d'investissement. Cependant, les crédits AFITF allant aux opérations inscrites dans les CPER actuels, il faudra attendre la nouvelle génération de contrats de plan, construite à partir des nouveaux programmes d'investissement, pour voir dans ces opérations le reflet de la nouvelle stratégie portuaire.

1. L'État tend à assumer 100 % des charges régaliennes

Les dépenses d'intervention en direction des grands ports maritimes, qui s'élèvent à 93,6 millions d'euros en 2020, permettent à l'État, pour la deuxième année consécutive, de compenser intégralement les dépenses de travaux de dragage effectuées par les grands ports maritimes.

ÉVOLUTION DU FINANCEMENT DES TRAVAUX DE DRAGAGE

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Financement par l'État (programme 203)	73,4	60,5	59,1	64,2	47,9	42,5	41,3	67,6	82,2	93,6	93,6
Financement par les ports	nc	nc	nc	39,6	48,2	51,6	49,1	22,8	8,2	0	0
Total				103,8	96,1	94,1	90,4	90,4	90,4	93,6	93,6

En outre, conformément aux engagements du Premier ministre lors du comité interministériel de la mer en novembre 2018, **ce budget devrait lui permettre de compenser d'autres charges régaliennes**, au-delà des dépenses de dragage.

Ainsi, en 2019, le changement de mode de calcul des frais généraux et les gains de productivité sur les dépenses de dragage réalisées par les ports ont finalement conduit à un besoin de financement de 87,4 millions d'euros. Le budget étant de 93,6 millions d'euros, **le solde de 6,2 millions d'euros a permis d'élargir l'intervention de l'État** aux dépenses de personnel en matière de capitainerie, aux frais de personnel des agents de sûreté portuaire, aux équipements liés à la sécurité et à la sûreté portuaire et aux dépenses liées à la gestion d'espaces du domaine portuaire classés. Le même phénomène devrait se produire en 2020.

Une trajectoire de maîtrise des charges régaliennes pourra être définie dans le contrat pluriannuel signé avec chaque grand port maritime, afin d’assurer aux GPM une prévisibilité pluriannuelle sur le financement par l’État de leurs charges non commerciales.

La mise en place d’une comptabilité analytique homogène dans les grands ports maritimes devrait aider à l’identification des charges non commerciales éligibles à une compensation financière de l’État.

2. Des financements AFITF au service de la stratégie d’investissements

En 2020, les fonds de concours attendus de l’AFITF, qui financeront les projets de développement des grands ports maritimes, sont prévus en hausse : 43,6 millions d’euros contre 31,6 millions d’euros l’année dernière.

MONTANT DES FONDS DE CONCOURS VERSÉS PAR L’AFITF POUR LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

	2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
CPER	40	25,7	40	28	40	25	30	29,5	30	28	nc	nc
Hors CPER ⁽¹⁾	2,6	28,5	2,6	17,7	2,4	16,9	2,4	11,5	7	4,9	nc	nc
Total	42,6	54,1	42,6	46,7	42,4	41,9	32,4	41	37	32,9	32,4	43,6

⁽¹⁾ Opérations inscrites au plan de relance portuaire ou dans les contrats de convergence

À ce stade, la liste des opérations précises n’est pas connue, mais certaines opérations majeures sont déjà identifiées, telles que l’engagement de la réalisation des postes 11 et 12 au port du Havre, les accès routiers du port de Bonneuil-sur-Marne (port de Paris) ou la préparation de l’extension de Chef de Baie au port de La Rochelle. La liste définitive sera arrêtée en fin d’année 2019, une fois que l’AFITF aura adopté son budget 2020.

LISTE DES OPÉRATIONS FINANÇÉES PAR L'AFITF EN 2019

GPM-DE-DUNKERQUE ☐	Création d'un poste à quai supplémentaire Terminal de Flandres ☑ Amélioration des dessertes ferroviaires portuaires ☐
GPM-DE-ROUEN ☐	Rénovation des terminaux ☑ Amélioration des accès nautiques ☑ Aménagement de plateformes logistiques ☑ Rénovation du réseau routier portuaire ☐
GPM-DU-HAVRE ○	Terminal croisière ☑ Études d'accès fluvial à PORT 2000 ☑ Rénovation des écluses de Tancarville ☑ Rénovation de l'écluse François 1 ^{er} ☑ Aménagement du parc logistique ☐
GPM-DE-NANTES-SAINT-NAZAIRE ☐	Création d'un guichet unique ☑ Requalification du boulevard des apprentis – trafic colis lourds ☑ Valorisation du site du Carnet ☑ Allongement de 350 mètres du poste 4 (Terminal à conteneurs de Montoir de Bretagne) ☐
GPM-DE-LA-ROCHELLE ☐	Modernisation du réseau ferroviaire portuaire ☑ Développement du terminal de Chef de Baie ☑ Aménagement de la Repentie ☐
GPM-DE-BORDEAUX ☐	Gironde XL – Amélioration des accès nautiques ☐
GPM-DE-MARSEILLE ☐	Amélioration de la desserte ferroviaire portuaire ☑ Réorganisation du pôle desserte Corse Maghreb ☑ Aménagement terminaux conteneurs darse 2 ☑ Développement logistique et multimodal ☑ Modernisation des systèmes d'accostage ☐
GPM-DE-MARTINIQUE ○	Aménagement Bassin de Radoub ☐
GPM-DE-GUADELOUPE ○	Grand Projet de Port ☐
PORT-AUTONOME-DE-PARIS ○	Création d'une plateforme multimodale ☑ Études de création d'un port urbain ☑ Amélioration de la desserte ferroviaire portuaire ☐

Les opérations financées par l'AFITF sont choisies parmi celles qui figurent dans les contrats de plan État-Région (CPER). Il s'agit de projets prévus dans les programmes d'investissement des grands ports maritimes qui sont particulièrement structurants pour l'aménagement du territoire.

Les projets d'acquisition de navires souteurs ou de barges d'avitaillement des navires en GNL ne figurent pas au titre des projets soutenus par l'AFITF puisqu'ils relèvent généralement d'acteurs portuaires privés.

Néanmoins, la transition écologique étant l'un des axes forts de la nouvelle stratégie portuaire, les projets de développement des grands ports maritimes au service de cette ambition devraient être de plus en plus nombreux et donc visibles aussi dans les CPER.

3. Augmenter les subventions des GPM pour le dialogue Ville-Port

Le rapporteur spécial est particulièrement attaché à la dimension sociétale du rôle des ports, en particulier aux relations qu’il entretient avec son environnement et avec les riverains. Le dialogue Ville-Port constitue une réponse à la demande des populations riveraines du port d’être informées et impliquées dans les projets susceptibles d’influencer leur cadre de vie et leur santé. Il vise à favoriser des relations de bon voisinage entre les différents acteurs de l’interface ville-port. Sur cette base, le dialogue Ville-Port vise, à terme, à faciliter l’émergence des projets de développement et d’aménagement, à intégrer l’activité portuaire dans le territoire dans une logique gagnant – gagnant et à contribuer à dynamiser et requalifier les territoires en arrière du port. **Cette dimension devrait d’ailleurs figurer en bonne place dans la nouvelle stratégie nationale portuaire.**

À Marseille, la démarche de dialogue Ville-Port s’inscrit dans le cadre de la « Charte Ville – Port » signée le 28 juin 2013 par la communauté urbaine de Marseille – intégrée en 2016 au sein de la métropole Aix-Marseille-Provence, la ville de Marseille, le conseil régional Provence-Alpes-Côte d’Azur, le conseil départemental des Bouches-du-Rhône, le grand port maritime de Marseille, Euroméditerranée, la chambre de commerce et de l’industrie Marseille Provence, et l’État.

Cependant, en pratique, faute d’obligation réglementaire à faire vivre ce dialogue Ville-Port, les comités de suivi ne se sont pas réunis pendant plusieurs années. C’est notamment à l’initiative du rapporteur spécial que le comité de suivi s’est finalement réuni, le 3 juin dernier, en présence du préfet, du directeur du grand port maritime et du maire de Marseille, réunissant les élus et parlementaires locaux, les représentants des habitants notamment riverains du port, les représentants des salariés ainsi que les acteurs économiques. Ce comité a permis d’animer la concertation afin de renforcer l’interaction entre les enjeux de la ville et ceux du port. Il a également permis de faire un point d’étape sur les initiatives récentes prises par le port pour limiter la pollution des navires à quai ainsi que les projets à venir permettant d’accélérer la transition écologique du port.

Le rapporteur spécial avait donc, lors du printemps de l’évaluation 2019, plaidé pour une incitation des grands ports maritimes à mettre en place des instances de dialogue avec les riverains.

Le Gouvernement a entendu cette demande et un décret est en préparation. Il modifiera l’article R. 5312-63 du code des transports afin de préciser que l’association des riverains aux décisions doit faire partie des grands axes du projet stratégique. La publication du décret est prévue pour le début de l’année 2020.

Pour soutenir cette avancée, le rapporteur spécial présentera en séance publique son amendement II-1200⁽¹⁾ qui vise à augmenter de 220 000 euros les subventions versées aux grands ports maritimes, cette somme étant destinée à couvrir les frais de fonctionnement inhérents à l'organisation de réunions de concertation avec les riverains, mais également à soutenir la création par les ports de lieux d'ouverture du port sur la ville. Ainsi, au Havre ou à Dunkerque, il existe des *port centers*, qui sont des centres d'information dédiés permettant de comprendre le fonctionnement portuaire et offrant la possibilité aux riverains d'échanger avec des professionnels.

EXPOSÉ DES MOTIFS DE L'AMENDEMENT II-1200

Avec cet amendement, le rapporteur spécial en charge des Affaires maritimes et des Ports souhaite attirer l'attention de la ministre de la Transition écologique et solidaire sur l'importance pour les grands ports maritimes de mettre en place des outils pour le dialogue avec les riverains.

En effet, cette démarche est vertueuse, tant pour les riverains qui se sentent écoutés et pris en compte, que pour les ports qui peuvent, le cas échéant, recueillir des suggestions utiles.

À Marseille, en dépit de la Charte Ville-Port, les riverains sont restés trop longtemps sans possibilité de dialoguer avec l'autorité portuaire. Ils ont nourri du ressentiment à l'égard du grand port maritime, alors même que sa présence est, à bien des égards, une chance pour le développement et le rayonnement de la ville.

Au moment de l'élaboration de leur projet stratégique, puis tout au long de leur mise en œuvre, a fortiori quand sont étudiés des projets de développement susceptibles d'avoir des répercussions importantes sur l'environnement, les autorités portuaires devraient donc prendre l'habitude de consulter la population afin de l'associer aux décisions.

D'après les informations dont dispose le rapporteur spécial, un décret est en préparation pour modifier la partie réglementaire du code des transports en vue de préciser que le projet stratégique d'un grand port maritime doit prévoir les modalités d'association des riverains.

Pour soutenir cette démarche, le présent amendement propose de donner aux grands ports maritimes des moyens de fonctionnement supplémentaires, destinés à leur permettre d'organiser des réunions consultatives avec les riverains en 2020 et/ou à les aider à créer des Maisons du port, comme au Havre ou à Dunkerque.

Pour ce faire, le présent amendement :

- abonde de 220 000 euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement la sous-action 2 de l'action 43 « Ports » du programme 203 « Infrastructures et services de transport » ;
- diminue d'autant les crédits de l'action 7 « Personnels œuvrant pour les politiques du programme » du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ».

(1) Voir annexe VI.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de sa deuxième réunion du jeudi 24 octobre 2019, la commission des finances a examiné les crédits de la mission Écologie.

Le compte-rendu de cette réunion est disponible sur le site de l'Assemblée nationale ⁽¹⁾.

Suivant les recommandations du rapporteur, la commission a adopté les crédits de la mission, après avoir adopté cinq amendements de crédit visant à :

– transférer 150 000 euros en AE et en CP du programme 203 Infrastructures et services de transport vers le programme 205 Affaires maritimes dans le but de soutenir l'activité des centres de sécurité des navires (CSN) répartis sur le littoral français (amendement II-CF-914) ;

– supprimer les programmes 174 Énergie, climat et après mines et 345 Service public de l'énergie et les remplacer par un programme à vocation sociale et territoriale (doté de 4 290 728 386 euros en AE et en CP) et par un programme centré sur la transition énergétique (doté de 798 239 728 euros en AE et en CP) (amendement II-CF-199) ;

– transférer 22 millions d'euros en AE et en CP du programme 159 Expertise, économie sociale et solidaire, information géographique et météorologie vers le programme 203 Infrastructures et services de transport dans le but de soutenir le secteur ferroviaire (amendement II-CF-728) ;

– diminuer de 10 000 euros en AE et en CP les crédits du programme 203 Infrastructures et services de transport en vue de lancer une réflexion sur le périmètre actuel de la mission (amendement II-CF-831) ;

– transférer 500 000 euros en AE et en CP du programme 203 Infrastructures et services de transports vers le programme 113 Paysages, eau et biodiversité en vue de financer la création de 8 équivalents temps plein travaillé supplémentaires au bénéfice des parcs nationaux (amendement II-CF-1006).

*

* *

(1) <http://www.assemblee-nationale.fr/15/pdf/cr-cfiab/19-20/c1920020.pdf>

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL

Ministère de la transition écologique et solidaire – Cabinet de la ministre : Mme Laure Ménétrier, conseillère en charge des nouvelles mobilités et du transport maritime.

Secrétariat général de la mer (SGMer) : M. Denis Robin, secrétaire général, et M. Nicolas Gorodetska, chargé de mission pour l'économie maritime et portuaire.

Ministère de la transition écologique et solidaire – direction des Affaires maritimes (DAM) : MM. Thierry Coquil, directeur et Christophe Lenormand, adjoint au directeur.

Ministère de la transition écologique et solidaire – direction des services de transports (DST) : MM. Alexis Vuillemin, directeur et Nicolas Trift, sous-directeur des ports et du transport fluvial.

Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) : M. Marc Sauvagnac, directeur général.

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) : M. Arnaud Leroy, président.

***Armateurs de France :** M. Jean-Marc Roué, président, Mme Laurène Niamba, responsable des affaires juridiques et fiscales, et M. Etienne Meliani, chargé de mission juridique.

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