



N° 4524

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 7 octobre 2021.

## 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 2022** (n° 4482),

PAR M. LAURENT SAINT-MARTIN,  
Rapporteur général  
Député

---

**ANNEXE N° 16**

**ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES :**

**AFFAIRES MARITIMES**

Rapporteur spécial : M. SAÏD AHAMADA

Député

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL .....</b>	<b>5</b>
<b>DONNÉES CLÉS .....</b>	<b>7</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>9</b>
<b>I. APPRÉCIATIONS GÉNÉRALES SUR LE BUDGET DES AFFAIRES MARITIMES ET DES PORTS .....</b>	<b>10</b>
<b>A. L'ÉVOLUTION DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES .....</b>	<b>10</b>
1. Les crédits du programme 205 <i>Affaires maritimes</i> .....	10
2. Les crédits de l'action 43 <i>Ports</i> du programme 203 .....	11
<b>B. L'ÉVOLUTION DES FINANCEMENTS EXTRABUDGÉTAIRES .....</b>	<b>12</b>
1. Un poids moindre dans le budget des Affaires maritimes en 2022 .....	12
2. Des recettes non fiscales qui financent 50 % des dépenses portuaires .....	13
<b>C. L'APPORT DU PLAN DE RELANCE MARITIME ET PORTUAIRE .....</b>	<b>14</b>
<b>D. UNE MAQUETTE BUDGÉTAIRE À REVOIR .....</b>	<b>16</b>
1. Créer une mission budgétaire <i>Mer</i> .....	16
2. Revoir l'information relative aux dépenses fiscales .....	16
a. Des dépenses fiscales relevant de la mission Agriculture .....	16
b. Des dépenses fiscales manquantes .....	17
c. Des dépenses fiscales non chiffrées .....	17
<b>II. ANALYSE DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET ACTION .....</b>	<b>18</b>
<b>A. LE PROGRAMME 205 <i>AFFAIRES MARITIMES</i> .....</b>	<b>18</b>
1. La traduction des engagements du « Fontenoy » .....	19
2. Un budget boosté par la réapparition du ministère de la mer .....	21
a. Un budget tendanciel qui s'écarte de la programmation pluriannuelle .....	21
b. Des crédits budgétaires fléchés vers la modernisation des moyens .....	22
c. Des crédits de relance en soutien aux crédits budgétaires .....	24

3. L'action 1 <i>Sécurité et sûreté maritimes</i> .....	24
a. Les crédits de relance : un coup d'accélérateur à la modernisation des moyens.....	25
b. Le maintien d'une subvention de 10,6 millions d'euros pour la SNSM.....	28
4. L'action 2 <i>Gens de mer et enseignement maritime</i> .....	29
a. De bonnes perspectives pour l'enseignement maritime secondaire .....	29
b. L'ENSM vise le doublement de ses promotions à horizon 2027 .....	30
5. L'action 3 <i>Soutien à la flotte de commerce : le netwage maintenu en 2022</i> .....	32
a. Le dispositif pérenne de l'article L. 5553-11 du code des transports .....	32
b. Le dispositif temporaire institué par le décret du 14 mai 2021 .....	34
6. L'action 4 <i>Action interministérielle de la mer</i> .....	38
a. L'achèvement du renouvellement de la flotte destinée au contrôle des pêches .....	39
b. Des investissements prévus pour renforcer le plan POLMAR-Terre.....	41
c. Un fonds d'intervention maritime doté de 17,5 millions d'euros.....	42
7. L'action 5 Soutien au programme.....	43
<b>B. L'ACTION 43 DU PROGRAMME 203 : LES CRÉDITS PORTUAIRES</b> .....	<b>44</b>
1. Les dépenses de dragage : un budget à conforter pour soutenir la compétitivité des grands ports maritimes.....	45
a. La nécessité de compenser les charges non commerciales des grands ports .....	45
b. Une exigence qui s'accroît avec la pression fiscale exercée sur les ports .....	46
2. Les crédits de relance permettent à l'AFITF de soutenir la transition énergétique des grands ports maritimes.....	48
a. La poursuite de l'électrification des quais.....	49
b. Le déploiement de solutions de gaz naturel liquéfié .....	52
<b>ANNEXE 1 – BILAN DU FONTENOY DU MARITIME</b> .....	<b>55</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	<b>59</b>
<b>PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LES RAPPORTEURS SPÉCIAUX, DÉPLACEMENTS ET CONTRIBUTIONS ÉCRITES</b> .....	<b>61</b>

L'article 49 de la loi organique du 1<sup>er</sup> 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, 87 % des réponses relatives à la mission étaient parvenues à la commission des finances.

## PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL

Les crédits dévolus par la mission *Écologie* aux affaires maritimes et aux ports se chiffrent, en 2022, à près de 391 millions d’euros en autorisations d’engagement (307 millions d’euros en 2021) et 385 millions d’euros en crédits de paiement (259 millions d’euros en 2021), en incluant les crédits ouverts par voie de fonds de concours et d’attributions de produits.

**Le budget atteint ainsi un niveau élevé, bien supérieur à la moyenne des crédits depuis 2017**, avec 198 millions d’euros pour le programme 205 *Affaires maritimes* (soit 193 millions d’euros hors fonds de concours et attributions de produits, pour une moyenne de 155 millions d’euros entre 2017 et 2021) et 187 millions d’euros pour l’action 43 *Ports* du programme 203 (moyenne de 127 millions d’euros entre 2017 et 2021).

**Le rapporteur y voit la traduction du retour d’un ministère de la mer de plein exercice.** Dès son installation en juillet 2020, la ministre a pu négocier un plan de relance maritime et portuaire ambitieux, qui porte aujourd’hui ses fruits, et lancer une grande concertation, le « Fontenoy du maritime », pour bâtir de nouvelles propositions avec l’ensemble des parties prenantes.

**Les crédits du programme 205 *Affaires maritimes* connaissent ainsi une hausse de plus de 20 % en AE et de près de 18 % en CP par rapport à 2021.** Cette évolution résulte de la traduction dans ce budget de quelques-unes des mesures justement issues du « Fontenoy » : une subvention complémentaire de 5 millions d’euros est versée à l’École nationale maritime (ENSM) en vue de l’augmentation progressive des promotions, le maintien du salaire net ou *netwage*, introduit en 2021 pour les armateurs du transport de maritime de passagers soumis à la concurrence internationale dans le contexte de crise, est maintenu en 2022 et 2023 pour soutenir leur compétitivité et l’employabilité des marins français ; enfin, il est créé un Fonds d’intervention maritime qui permet à la direction des affaires maritimes de soutenir des projets qui s’inscrivent dans le cadre de la stratégie nationale pour la mer et le littoral.

**Le plan de modernisation des moyens de l’administration des affaires maritimes 2017-2022 arrive par ailleurs à sa fin**, avec pour bilan la consommation de 37 millions d’euros d’autorisations d’engagement et de 39 millions d’euros de crédits de paiement pour le renouvellement des moyens nautiques, des systèmes d’information et des équipements de signalisation maritime.

**Enfin, les crédits du programme 205 sont renforcés par des crédits de la mission *Plan de relance***, qui complètent les crédits de la mission *Écologie* pour financer des investissements relatifs à la sécurité maritime (modernisation des CROSS, acquisition de navires baliseurs...).

**Sur le volet portuaire, les crédits budgétaires** portés par l'action 43 *Ports* du programme 203 *Infrastructures et services de transport*, d'un montant de 100 millions d'euros, **sont stables par rapport aux années précédentes**. Ils ne permettent pas d'augmenter la prise en charge par l'État des dépenses non commerciales des grands ports maritimes.

**En revanche, la prévision de crédits ouverts par voie de fonds de concours, destinés à financer les projets de développement de ces ports, est en nette hausse**, avec plus de 50 millions d'euros supplémentaires en AE par rapport à la prévision en loi de finances initiale pour 2021 (+ 115 %). Cette tendance résulte de l'impact des 175 millions d'euros de crédits ouverts par la mission *Plan de relance* pour financer des projets participant à la transition écologique des ports. Versés à l'AFITF dès 2020, ils ont permis à l'agence d'engager cette année-là 94 millions d'euros sur le volet portuaire, pour une prévision initiale de 32 millions d'euros (soit un taux d'exécution de 190 %). La prévision 2022 est à nouveau de 94 millions d'euros en AE, soit plus du double de l'enveloppe habituelle.

**Le rapporteur spécial note avec satisfaction que :**

– les dépenses tendanciennes du programme 205 – hors plan de modernisation et plan de relance – sont en hausse de 40 millions d'euros, ce qui représente un réel effort pérenne pour ce budget ;

– les dépenses de relance dédiées au verdissement de la flotte ont bien été engagées pour financer des navires baliseurs à haute qualité environnementale ;

– un effort a été fait pour rehausser les crédits de l'action 5, même si leur montant reste légèrement inférieur à la préconisation du rapporteur (9 millions).

**Le rapporteur restera attentif aux points suivants :**

– les données relatives à l'échelonnement des paiements, pour les engagements financés par la mission *Plan de relance*, de même que les informations relatives à la destination des dépenses, ne sont pas suffisantes ; elles ne permettent pas de mesurer précisément le poids des crédits de la relance dans le financement des actions du programme ;

– pour permettre à l'ENSM de remplir l'objectif de doublement de ses promotions d'ici 2027, un effort supplémentaire devra être fait, visant à ce que la subvention annuelle qui lui est versée atteigne un montant de 31 millions d'euros ;

– l'enveloppe consacrée par les projets de loi de finances pour 2023 et 2024 à l'aide au secteur du transport de passagers devra atteindre 21 millions d'euros, voire 30 millions d'euros si son périmètre évolue ;

– il est nécessaire de clarifier rapidement la doctrine fiscale relative à l'application de l'article 39 *decies C* du code général des impôts, modifié par l'article 8, afin de rassurer les armateurs sur les modalités de l'amortissement.

## DONNÉES CLÉS

### ÉVOLUTION DU BUDGET MARITIME ET PORTUAIRE PAR RAPPORT À 2021

*(en millions d'euros, y. c. FDC et ADP)*

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	LFI 2021	PLF 2022	Évolution 2021/2022	LFI 2021	PLF 2022	Évolution 2021/2022
<b>Crédits Affaires maritimes</b>	<b>200,5</b>	<b>210,9</b>	<b>+ 5,2 %</b>	<b>nc</b>	<b>nc</b>	<b>nc</b>
<b>Mission Écologie P 205 Affaires maritimes</b>	<b>163,5</b>	<b>197,2</b>	<b>+ 20,6 %</b>	<b>167,7</b>	<b>197,9</b>	<b>+ 18 %</b>
Action 1 Sécurité et sûreté maritimes	35	35,5	+ 1,1 %	35,6	37,16	+ 4,2 %
Action 2 Gens de mer et enseignement maritime	26,96	34,96	+ 29,7 %	26,66	31,66	+ 4,2 %
Action 3 Flotte de commerce	79,5	89,4	+ 29,7 %	79,5	89,42	+ 12,5 %
Action 4 Action interministérielle de la mer	14,7	29,2	+ 12,4 %	18,5	28,77	+ 54,4 %
Action 5 Soutien au programme	7,4	8,14	+ 8,5 %	7,5	8,55	+ 12,9 %
<b>Mission Plan de relance P 362 Écologie</b>	<b>37</b>	<b>13,7</b>	<b>- 63 %</b>	<b>nc</b>	<b>nc</b>	<b>nc</b>
Action 6 Mer (verdissement de la flotte des affaires maritimes)	25	0	- 100 %	3,4	16,8	+ 394 %
Action 7 Infrastructures et mobilité vertes (modernisation des CROSS)	12	13,7	- 14 %	nc	nc	nc
<b>Crédits portuaires</b>	<b>318,6</b>	<b>193,4</b>	<b>- 39,3 %</b>	<b>142,6</b>	<b>217,4</b>	<b>+ 52,4 %</b>
<b>Mission Écologie P 203 Transports</b>	<b>143,6</b>	<b>193,4</b>	<b>+ 34,7 %</b>	<b>142,6</b>	<b>187,4</b>	<b>+ 31,4 %</b>
Action 43 Ports	143,6	193,4	+ 34,7 %	142,6	187,4	+ 31,4 %
<b>Mission Plan de relance P 362 Écologie</b>	<b>175</b>	<b>0</b>	<b>- 100 %</b>	<b>33,1</b>	<b>38,1</b>	<b>+ 15 %</b>
Action 6 Mer (verdissement des grands ports maritimes)	175	0	- 100 %	33,1	38,1	+ 15 %
<b>Total hors Plan de relance</b>	<b>307,1</b>	<b>390,6</b>	<b>+ 27 %</b>	<b>310,3</b>	<b>385,3</b>	<b>+ 48,6 %</b>
<b>Total avec Plan de relance</b>	<b>519,1</b>	<b>404,3</b>	<b>- 22 %</b>	<b>nc</b>	<b>nc</b>	<b>nc</b>

Source : commission des finances, à partir des documents budgétaires annexés aux projets de loi de finances pour 2021 et pour 2022.

### ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 205 PAR NATURE DE DÉPENSES

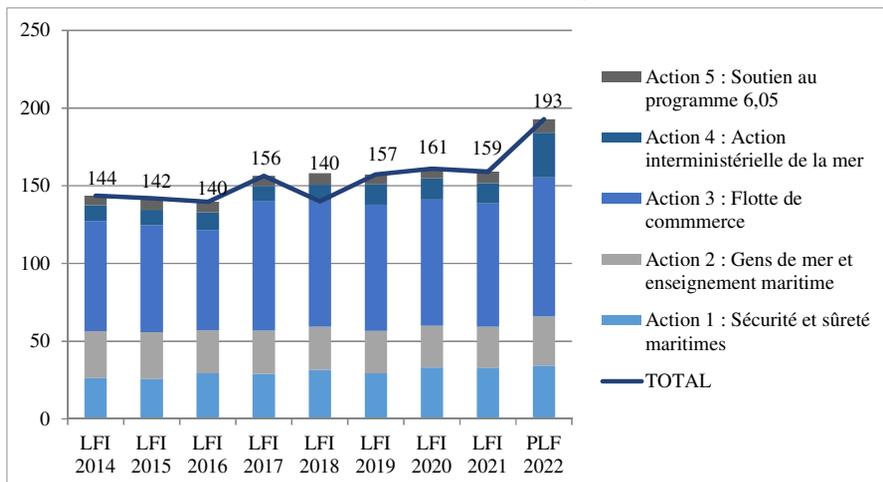
*(en millions d'euros, hors FDC et ADP)*

Programme 205 - Affaires maritimes	LFI 2021		PLF 2022		Évolution des crédits LFI 2020/ PLF 2021	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
<b>Dépenses de fonctionnement</b>	47,08	47,43	69,29	67,43	+ 47,2 %	+ 42,2 %
<b>Dépenses d'investissement</b>	9,82	13,66	15,5	18,05	+ 57,8 %	+ 32,1 %
<b>Dépenses d'intervention</b>	97,98	97,98	107,33	107,33	+ 9,5 %	+ 9,5 %
<b>Total</b>	<b>154,87</b>	<b>159,07</b>	<b>192,13</b>	<b>192,82</b>	<b>+ 24 %</b>	<b>+ 21,2 %</b>

Source : commission des finances, à partir du projet annuel de performances du programme 205, annexé au projet de loi de finances pour 2022.

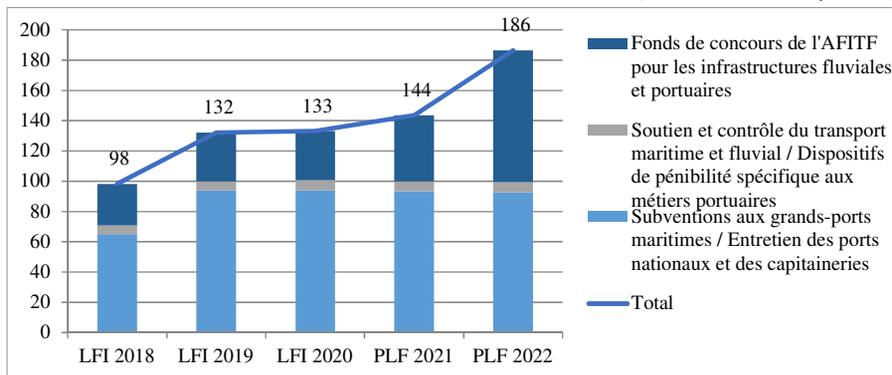
### ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 205, DÉDIÉS AUX AFFAIRES MARITIMES, DEPUIS 2014

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



### ÉVOLUTION DES CRÉDITS PORTUAIRES DEPUIS 2018

(AE en millions d'euros, y. c. FDC)



## INTRODUCTION

Le budget des affaires maritimes et portuaires finance l'ambition maritime de la France, réaffirmée lors des Assises de l'économie de la mer des 14 et 15 septembre 2021.

**Le programme 205 porte les crédits alloués au fonctionnement** – hors dépenses de personnel – **des services de la direction des affaires maritimes**, en particulier pour leur concours aux missions régaliennes regroupées sous l'intitulé d'*Action de l'État en mer* : organisation du sauvetage, visites de sécurité des navires, maintenance des phares et balises, maintenance des centres de stockage POLMAR-Terre, police des pêches, de l'environnement marin, de la navigation et des activités de plaisance. **Il verse aussi des subventions aux établissements de formation** (dont l'École nationale supérieure maritime). Enfin, **il consacre près de 50 % de ses crédits au financement d'un dispositif d'exonération et d'aide au paiement des cotisations sociales** au bénéfice des armateurs dont les navires battent pavillon français et qui sont soumis à une forte concurrence internationale <sup>(1)</sup>.

**Quant aux crédits portuaires inscrits au programme 203, ils sont destinés à financer des subventions aux grands ports maritimes**, pour compenser les charges qui ne résultent pas de leur activité commerciale mais de leurs missions régaliennes en tant qu'autorité portuaire <sup>(2)</sup>. L'action qui les accueille retrace aussi le montant des crédits ouverts par voie de fonds de concours de l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF), pour le financement des projets de développement de ces ports.

Si le présent rapport traite avant tout des crédits inscrits au programme 205 *Affaires maritimes* et à l'action 43 *Ports* du programme 203 *Infrastructures et services de transports* de la mission *Écologie*, il aborde aussi les crédits complémentaires ouverts par la mission *Plan de relance* en 2021 et 2022 en faveur de ces politiques publiques.

L'examen des crédits inscrits dans le projet de loi de finances pour 2022 repose sur une analyse générale des crédits proposés (I) ainsi que sur une analyse détaillée, par programme et par action budgétaire (II).

---

(1) Dispositifs prévus à l'art. L. 5553-11 du code des transports et par le décret n° 2021-603 du 14 mai 2021 instituant une aide aux employeurs de marins embarqués sur certains navires à passagers effectuant des trajets internationaux.

(2) Obligation prévue à l'art. R. 5313-69 du code des transports.

## I. APPRÉCIATIONS GÉNÉRALES SUR LE BUDGET DES AFFAIRES MARITIMES ET DES PORTS

Les demandes d'autorisations budgétaires relatives aux affaires maritimes et aux ports atteignent, pour 2022, 391 millions d'euros en autorisations d'engagement (307 millions d'euros en 2021) et 385 millions d'euros en crédits de paiement (259 millions d'euros en 2021), en incluant les crédits ouverts par voie de fonds de concours et d'attributions de produits. Ce faisant, le budget des affaires maritimes et des ports, hors plan de relance, est en hausse de 27 % en AE et de près de 49 % en CP.

Le budget atteint ainsi un niveau élevé, bien supérieur à la moyenne des crédits depuis 2017, avec 198 millions d'euros pour le programme 205 *Affaires maritimes* (soit 193 millions d'euros hors fonds de concours et attributions de produits, pour une moyenne de 155 millions d'euros entre 2017 et 2021) et 187 millions d'euros pour l'action 43 *Ports* du programme 203 (moyenne de 127 millions d'euros entre 2017 et 2021).

### A. L'ÉVOLUTION DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES

#### 1. Les crédits du programme 205 *Affaires maritimes*

Hors fonds de concours et attributions de produits, le budget du programme 205 *Affaires maritimes* atteint, en 2022, 192 millions d'euros en autorisations d'engagement et 193 millions d'euros en crédits de paiement.

Entre 2017 et 2021, le montant moyen des crédits budgétaires du programme 205 inscrits en loi de finances initiale était de 158 millions d'euros en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement.

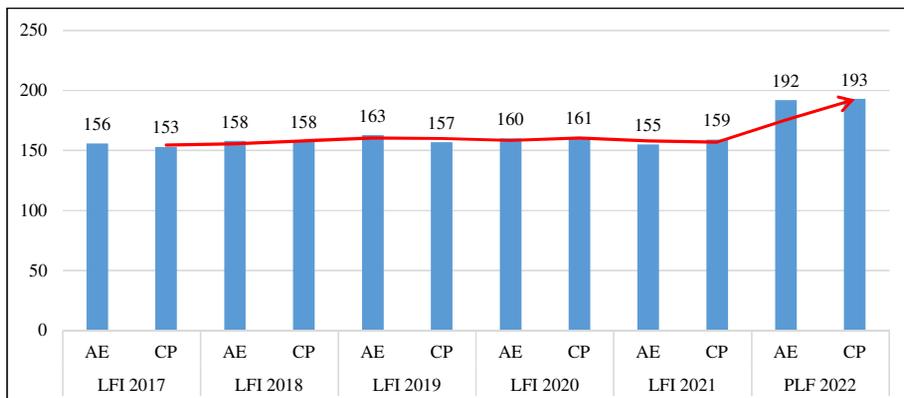
La progression entre la loi de finances initiale pour 2021 et le projet de loi de finances pour 2022 est inédite, avec + 37 millions d'euros en autorisations d'engagement et + 34 millions d'euros en crédits de paiement.

#### ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME 205 DEPUIS 2017

(en millions d'euros)

	LFI 2017		LFI 2018		LFI 2019		LFI 2020		LFI 2021		PLF 2022	
	AE	CP										
Programme 205 <i>Affaires maritimes</i>	156	153	158	158	163	157	160	161	155	159	192	193
Progression en n + 1, en valeur absolue			+ 2	+ 5	+ 5	- 1	- 3	+ 4	- 5	- 2	+ 37	+ 34

Source : commission des finances, à partir des documents budgétaires annexés aux projets de loi de finances 2018 à 2022.



Source : commission des finances.

## 2. Les crédits de l'action 43 Ports du programme 203

Hors fonds de concours et attributions de produits, le budget de l'action 43 Ports du programme 203 *Affaires maritimes* atteint, en 2022, 99,9 millions d'euros, en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement.

C'est un montant stable depuis 2019, après une forte hausse de + 48 millions d'euros, soit un quasi-doublement des crédits, entre la loi de finances initiale pour 2017 et celle pour 2019.

### ÉVOLUTION DES CRÉDITS PORTUAIRES DEPUIS 2017

(en millions d'euros)

	LFI 2017	LFI 2018	LFI 2019	LFI 2020	LFI 2021	PLF 2022
	AE = CP					
Crédits portuaires du programme 203, hors fonds de concours	52	71	100	101	100	100
Progression en n + 1		+ 19	+ 29	+ 1	- 1	0



Source : commission des finances, à partir des documents budgétaires annexés aux projets de loi de finances 2018 à 2022.

## **B. L'ÉVOLUTION DES FINANCEMENTS EXTRABUDGÉTAIRES**

En 2022, si le poids des financements extrabudgétaires diminue dans le budget des affaires maritimes inscrit au programme 205 (à peine 3 % des dépenses), il augmente au contraire dans le budget des ports (plus de 50 % des dépenses).

### **1. Un poids moindre dans le budget des Affaires maritimes en 2022**

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

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

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

Néanmoins, en 2022, l'exécution budgétaire sera nettement moins dépendante de ces financements. En effet, les fonds de concours et attributions de produits attendus s'élèvent au total à 5 millions d'euros, un montant inférieur aux prévisions des années précédentes (7,3 millions d'euros inscrits en loi de finances initiale, en moyenne, entre 2019 et 2021). Les financements extrabudgétaires ne représentent ainsi, en 2022, que 2,6 % du budget global, tandis qu'ils atteignaient 5 % en loi de finances initiale pour 2021.

Par ailleurs, l'exécution 2021 ne montre pas de retard à ce stade dans la perception de ces fonds et produits. Fin septembre, le programme 205 avait déjà perçu 85 %, des fonds de concours (contre seulement 2 % l'année dernière à la même période) et 62 % des produits attendus.

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

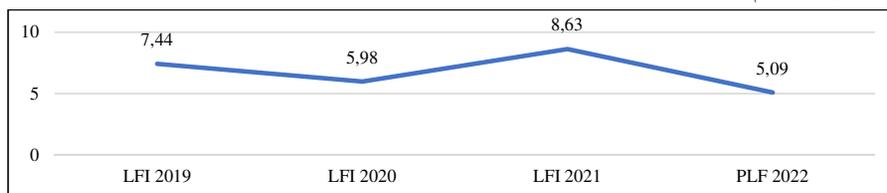
(AE = CP, en millions d'euros)

Actions du programme 205	2019		2020		2021		2022
	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision	Exécution	Prévision
Sécurité et sûreté maritimes	3,3	2,9	3,3	nc	3	nc	2,8
Gens de mer et enseignement maritime	0	0	0	nc	0	nc	
Flotte de commerce	0	0	0	nc	0	nc	
Action interministérielle de la mer	3,9	5,2	2,5	nc	5,4	nc	2,2
Soutien au programme	0,2	0,005	0,2	nc	0,2	nc	
<b>Total</b>	<b>7,4</b>	<b>8,1</b>	<b>6</b>	<b>4,6</b>	<b>8,6</b>	<b>nc</b>	<b>5</b>
<b>% des AE</b>	<b>4,6 %</b>	<b>4,8 %</b>	<b>3,7 %</b>	<b>3 %</b>	<b>5,6 %</b>	<b>nc</b>	<b>2,6 %</b>

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

**ÉVOLUTION DU MONTANT PRÉVISIONNEL DES FINANCEMENTS EXTRABUDGÉTAIRES VERSÉS AU PROGRAMME 205 DEPUIS 2019**

(en millions d'euros)



**2. Des recettes non fiscales qui financent 50 % des dépenses portuaires**

Les crédits de l'action 43 *Ports* du programme 203 *Infrastructures et services de transport* sont eux aussi complétés par des fonds de concours versés par l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF).

En 2022, la prévision s'élève à 94 millions d'euros en autorisations d'engagement et 87 millions d'euros en crédits de paiement, ce qui représentent la moitié des crédits dédiés aux grands ports maritimes par le programme 203.

Ces montants sont proches de l'exécution 2020, soit le triple du montant des autorisations d'engagement engagées pour les grands ports maritimes en 2019.

**FONDS DE CONCOURS DE L'AFITF PRÉVUS ET PERÇUS POUR L'ACTION 43 DEPUIS 2019**

Action 43 du programme 203	2019				2020				2021				2022	
	Prévision		Exécution		Prévision		Exécution		Prévision		Exécution		Prévision	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP								
Fonds de concours de l'AFITF	32	32	32	42	32,4	43,6	94	42	43,7	42,7	nc	nc	94	87
% du budget de l'action 43	24 %	24 %	24 %	29 %	24 %	30 %	49 %	31 %	30 %	30 %	nc	nc	51 %	47 %

Source : commission des finances, à partir des documents budgétaires annexés aux projets de loi de finances et aux projets de loi de règlement et d'approbation des comptes pour les années 2019 à 2022.

**C. L'APPORT DU PLAN DE RELANCE MARITIME ET PORTUAIRE**

Comme en 2021, le budget des affaires maritimes et des ports ne saurait être appréhendé sans les crédits dédiés au secteur par la mission *Plan de relance*.

Selon un communiqué de presse du ministère de la mer publié en septembre 2021, 650 millions d'euros seraient mobilisables au total pour les affaires maritimes et les ports sur cette mission *Plan de relance*, toutes actions budgétaires confondues.

Toutefois, les crédits de cette mission qui financent des dépenses spécifiquement du ressort des programmes 205 et 203 (action 43) sont évalués à 225 millions d'euros, selon une répartition dont le détail figure ci-dessous.

**RYTHME DE CONSOMMATION DES CRÉDITS DE LA MISSION PLAN DE RELANCE  
DÉDIÉS AUX AFFAIRES MARITIMES ET AUX PORTS**

*(en millions d'euros)*

Crédits du programme 362 <i>Écologie de la mission Plan de relance</i>	LFI 2021		PLF 2022		Prévision 2023		Prévision 2024		Coût total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
<b>Crédits de l'action 6 <i>Mer</i> qui concernent le périmètre du P205 et de l'action 43 <i>Ports</i> du P203</b>	<b>200</b>	<b>36,5</b>	<b>0</b>	<b>54,9</b>	<b>0</b>	<b>?</b>	<b>0</b>	<b>?</b>	<b>200</b>	<b>200</b>
<i>Dont verdissement de la flotte des affaires maritimes (nouveaux baliseurs « verts »)</i>	25	3,4	0	16,8	0	3	0	1,7	24,9	25
<i>Dont verdissement des grands ports maritimes</i>	175	33,1	0	38,1	0	?	0	?	175	175
<b>Crédits de l'action 7 <i>Infrastructures et mobilité vertes</i> qui concernent le périmètre du P205</b>	<b>12</b>	<b>?</b>	<b>13,7</b>	<b>?</b>	<b>0</b>	<b>?</b>	<b>0</b>	<b>?</b>	<b>25,7</b>	<b>25,7</b>
<i>Dont mise aux normes et rénovation thermique des bâtiments des CROSS</i>	1,1	0,4	2,9	1	0	1,3	0	1,3	4	4
<i>Dont modules pour le système SeaMIS</i>	2,5	0,5	0	0,8	0	0,8	0	0,4	2,5	2,5
<i>Dont amélioration de la surveillance maritime (système centralisé de gestion des données AIS)</i>	0	0	5,2	1	0	2,6	0	1,6	5,2	5,2
<i>Dont amélioration de la communication avec les navires (radiocommunication longue distance)</i>	0,3	0	5,2	1,8	0	1,8	0	1,9	5,5	5,5
<i>Dont rénovation des systèmes de production d'énergie dans les CROSS</i>	1	0,3	0	0,3	0	0,3	0	0,1	1	1
<i>Dont étude fonctionnelle sur les CROSS du futur</i>	1,6	0,6	0,4	0,1	0	0,2	0	0,1	2	2
<i>Dont réfection du quai portuaire de la subdivision des phares et balises du Havre</i>	0,5		0						0,5	0,5
<i>Dont constitution d'un portail usages des données des activités maritimes</i>	1,6		0						1,6	1,6
<i>Dont création d'un guichet unifié, l'Espace maritime numérique</i>	1,2		0						1,2	1,2
<i>Dont rénovation du cœur du système d'information de la direction des affaires maritimes</i>	1,6		0						1,6	1,6
<i>Dont soutien à l'innovation numérique</i>	0,6		0						0,6	0,6
<b>Total</b>	<b>212</b>		<b>13,7</b>		<b>0</b>		<b>0</b>		<b>225,7</b>	<b>225,7</b>

Source : commission des finances, à partir du projet annuel de performances du programme 362 *Écologie de la mission Plan de relance* et des réponses au questionnaire budgétaire.

On peut regretter un manque notable de précisions quant au rythme de décaissement des crédits correspondant aux autorisations d'engagement et quant à la ventilation des crédits inscrits aux actions 6 *Mer* et 7 *Infrastructures et mobilité vertes* pour 2022.

L'échelonnement des paiements n'est connu intégralement que pour la sous-action « verdissement de la flotte des affaires maritimes » de l'action 6.

Ce que l'on sait, c'est que, concernant l'action 6 du programme 362, l'intégralité des autorisations d'engagement dédiées au plan de relance a été autorisée en 2021, de sorte que seuls des crédits de paiement sont inscrits sur ces actions budgétaires en 2022, que le responsable de programme aura vocation à utiliser au rythme des décaissements. Les autorisations d'engagement non consommées en 2021 seront reportées en 2022.

## D. UNE MAQUETTE BUDGÉTAIRE À REVOIR

Pour tirer les conséquences de la création du ministère de la mer et améliorer l'information du citoyen sur les crédits dévolus aux affaires maritimes et aux ports, le rapporteur préconise de revoir la maquette budgétaire et d'améliorer l'information disponible sur les dépenses fiscales dans le bleu budgétaire.

### 1. Créer une mission budgétaire *Mer*

Pour le rapporteur spécial, la création d'un ministère de la mer de plein exercice justifie d'isoler les crédits dévolus à la politique maritime et portuaire de la mission *Écologie*, pour les regrouper au sein d'une nouvelle mission budgétaire *Mer*, qui bénéficierait ainsi d'un bleu budgétaire en propre, d'un temps d'examen dédié devant les commissions des finances des deux assemblées et en séance publique, et permettrait à la politique maritime de la France de gagner en visibilité.

Cette mission budgétaire *Mer* pourrait contenir deux programmes : un programme *Affaires maritimes* et un programme *Ports*.

À défaut, il serait judicieux de créer un nouveau programme *Ports* au sein de la mission *Écologie*, pour accueillir les crédits portuaires. La politique portuaire est en effet une politique à part entière, qui est plutôt à rapprocher de la politique maritime que de la politique des transports – ce que fait ce rapport spécial. Il n'est pas opportun que les crédits portuaires soient « noyés » au milieu des crédits dévolus aux transports par le programme 203.

### 2. Revoir l'information relative aux dépenses fiscales

#### a. Des dépenses fiscales relevant de la mission *Agriculture*

Dans son rapport spécial annexé au rapport général sur le projet de loi de règlement et d'approbation des comptes pour l'année 2020, le rapporteur avait noté l'inadéquation des dépenses fiscales présentées dans le projet annuel de performances du programme 205 avec l'objet du programme, un certain nombre d'entre elles relevant en effet du programme 149 de la mission *Agriculture* en ce qu'elles participent au soutien à la filière pêche et aquaculture.

**Le rapporteur constate que deux des dépenses fiscales signalées ont opportunément disparu du bleu budgétaire** : l'étalement des plus-values à court terme réalisées par les entreprises de pêche maritime lors de la cession de navires de pêche ou de parts de copropriété de tels navires (art. 39 *quaterdecies*-1 *quater* du code général des impôts) et l'exonération pour les huiles végétales pures utilisées comme carburant agricole pour l'avitaillement des navires de pêche professionnelle (art. 265 ter du code des douanes).

Cependant, subsiste toujours dans le bleu budgétaire du programme 205 le chiffrage de l'exonération des produits de leur pêche vendus par les marins-pêcheurs et armateurs à la pêche en mer (article 262 du code général des impôts), tandis que cette dépense fiscale relève plus vraisemblablement elle aussi du champ de la mission *Agriculture*.

***b. Des dépenses fiscales manquantes***

Dans son rapport spécial publié au printemps, le rapporteur souhaitait aussi que figure dans la liste des dépenses fiscales **l'ensemble des dispositifs fiscaux existant au bénéfice de la flotte de commerce**. Il citait notamment les exonérations de taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques (TICPE) dont bénéficie le transport maritime en vertu du *c* du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes.

Cette préconisation n'a pas été prise en compte dans le cadre de la préparation de ce budget, le bleu budgétaire n'intégrant pas de nouvelle dépense fiscale.

***c. Des dépenses fiscales non chiffrées***

Le plus dommageable s'agissant des dépenses fiscales reste l'absence de chiffrage.

La **détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires** (taxation au tonnage, art. 209-0 B du code général des impôts) n'a ainsi pas été chiffrée pour 2021 et 2022.

La **déduction exceptionnelle en faveur des navires, bateaux ou équipements répondant à des enjeux écologiques** (dispositif de suramortissement « navires verts », art. 39 *decies* C du code général des impôts) n'est pas non plus chiffrée pour les années 2021 et 2022, tandis qu'il pourrait être mentionné l'absence de coût en 2021 (compte tenu de critères trop restrictifs) et une prévision de coût pour 2022 (tenant compte de la refonte du dispositif prévue à l'article 8 du projet de loi de finances – ce chiffrage devant ensuite évoluer, bien entendu, pour tenir compte des modifications apportées à l'article au cours de la discussion budgétaire).

Enfin, le **tarif réduit pour l'électricité directement fournie, lors de leur stationnement à quai dans les ports, aux navires de pêche, aux navires des autorités publiques et aux navires utilisés à des fins commerciales** (art. 266 *quinquies* C du code des douanes) - dispositif dû lui aussi au rapporteur spécial, et mentionné en tant que dépense fiscale rattachée au programme 203 – n'est pas chiffré non plus, tandis qu'il a commencé à s'appliquer en 2021.

## II. ANALYSE DES CRÉDITS PAR PROGRAMME ET ACTION

Si le budget des affaires maritimes augmente de manière tendancielle en 2022, à la faveur de nouvelles mesures destinées à être pérennisées, la hausse observée pour les crédits portuaires est davantage conjoncturelle, liée à la mise en œuvre du plan de relance.

### A. LE PROGRAMME 205 AFFAIRES MARITIMES

Le programme 205 *Affaires maritimes* est doté, pour 2022, de 197,2 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 197,9 millions d'euros en crédits de paiement (y compris les financements extrabudgétaires), ce qui représente une hausse de plus de 20 % en AE et de 18 % en CP (tandis que le budget était stable en CP entre 2019 et 2021, voire en recul respectivement de 3 % et 4 % en AE).

Ce projet de budget connaît en effet une hausse des dépenses tendancielle de + 40 millions d'euros par rapport à 2021, suite à la mise en œuvre de mesures arbitrées dans le cadre du « Fontenoy maritime ».

#### ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME PAR ACTION BUDGÉTAIRE

(en millions d'euros, y. c. FDC et ADP)

Programme 205 - <i>Affaires maritimes</i>	LFI 2021		PLF 2022		Évolution des crédits LFI 2021/ PLF 2022		Justification
	Crédits adoptés		Crédits demandés		Évolution en %		
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
Action 1 - <i>Sécurité et sûreté maritimes</i>	35,1	35,7	35,5	37,2	+ 1,1 %	+ 4,2 %	Variation liée aux investissements
Action 2 - <i>Gens de mer et enseignement maritime</i>	27,0	26,7	35	31,7	+ 22,8 %	+ 18,7 %	Subvention complémentaire versée à l'ENSM
Action 3 - <i>Flotte de commerce</i>	79,5	79,5	89,4	89,4	+ 12,4 %	+ 12,4 %	Nouveau dispositif de soutien à l'emploi maritime
Action 4 - <i>Action interministérielle de la mer</i>	14,7	18,5	29,2	31,4	+ 98,6 %	+ 70 %	Dernière année du plan de modernisation + Fonds d'intervention maritime
Action 5 - <i>Soutien au programme</i>	7,4	7,5	8,1	8,7	+ 9 %	+ 16 %	Mettre fin à la sous-budgétisation
<b>Total</b>	<b>163,5</b>	<b>167,7</b>	<b>197,2</b>	<b>197,9</b>	<b>+ 20,6 %</b>	<b>+ 18 %</b>	
<b>dont tendanciel</b>	<b>149,07</b>	<b>150,27</b>	<b>189</b>	<b>186,4</b>	<b>+ 26,8 %</b>	<b>+ 24 %</b>	
<b>dont FdC et Adp pour compléter les crédits du plan de modernisation</b>	<b>8,63</b>	<b>8,63</b>	<b>5,09</b>	<b>5,09</b>	<b>- 41 %</b>	<b>- 41 %</b>	
<b>dont plan de modernisation (part dans le budget total)</b>	<b>5,8</b> (3,5 %)	<b>8,8</b> (5,2 %)	<b>3,07</b> (1,5 %)	<b>6,4</b> (3,2 %)	<b>- 47 %</b>	<b>- 27 %</b>	

Source : commission des finances, à partir du projet annuel de performances du programme 205 annexé au projet de loi de finances initiale pour 2022 et des réponses au questionnaire budgétaire.

## 1. La traduction des engagements du « Fontenoy »

Quatre mesures du projet de loi de finances traduisent les engagements issus du « Fontenoy ».

La première de ces mesures relève de l'article 8 du projet de loi de finances, placé en première partie puisqu'il s'agit d'une mesure fiscale qui aura un impact sur le montant des recettes dès 2022 : la refonte de l'article 39 *decies* C du code général des impôts, qui porte sur le dispositif de suramortissement pour l'achat de navires propres. Elle est longuement commentée dans le tome 1 du rapport du député Laurent Saint-Martin, au nom de la commission des finances, sur le projet de loi de finances pour 2022.

Si les armateurs voient ce dispositif comme un véritable plus dans l'environnement réglementaire et législatif, ils reconnaissent aussi qu'un levier très puissant pour leur transition énergétique a été l'entrée en vigueur de la nouvelle norme de l'OMI sur les émissions de soufre, désormais limitées à 0,5 % depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020. À ce moment-là, de nombreuses commandes ont été passées pour la construction de navires porte-conteneurs utilisant des technologies plus propres, bloquant les chantiers navals compétents sur ces technologies jusqu'en 2025. Aujourd'hui, les livraisons de petits navires aux carburants non conventionnels ne pourront pas être effectuées.

### La refonte de l'article 39 *decies* C

Le dispositif de suramortissement pour le « verdissement des navires », prévu par l'article 39 *decies* C issu d'un amendement de votre rapporteur au projet de loi de finances pour 2019 est, de l'aveu même des armateurs, « le seul dispositif en faveur de la transition énergétique du transport maritime ». De ce point de vue, il revêt une importance particulière pour tous ceux qui ont intérêt à cette transition.

Or, les armateurs se plaignent de la non opérationnalité du dispositif en l'état, bien qu'il ait été modifié en loi de finances initiale pour 2020 pour être rendu compatible avec la réglementation européenne sur les aides d'État, puis en loi de finances initiale pour 2021 en vue de la prolongation de la période d'éligibilité jusqu'en 2024.

Discutées dans le cadre du Fontenoy, toutes les propositions de réforme du dispositif ont été étudiées et ont abouti aux évolutions suivantes, traduites dans l'article 8 du PLF :

■ L'extension du bénéfice de la déduction fiscale de 105 % à de nouvelles technologies de propulsion « vertes » (2<sup>o</sup> du I de l'article 39 *decies* C) : le gaz de pétrole liquéfié, le gaz naturel comprimé, l'ammoniac, le méthanol, l'éthanol et le diméthyl éther. À l'instar de la commission du développement durable qui a fait adopter par la commission des finances un amendement redéposé et adopté ensuite en séance, votre rapporteur spécial a fait adopter un même amendement qui substitue à la liste de ces carburants (notamment pour écarter l'ammoniac, d'usage dangereux selon les armateurs) une disposition plus générale visant à appliquer cette déduction de 105 % aux achats d'équipements permettant l'utilisation « de carburants dont les performances en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, d'oxydes de soufre, d'oxydes d'azote et de particules fines et ultra-fines sont au moins équivalentes à celles du gaz naturel liquéfié » <sup>(1)</sup> ;

---

(1) Amendements I-1390 et I-1032 identiques, adoptés en séance publique.

■ La suppression de la condition d'escale dans les ports français ou de navigation dans les eaux de la zone économique exclusive française pour bénéficier du dispositif (alinéa 9 du I de l'article 39 *decies* C). Cette contrainte, selon Armateurs de France, « pose notamment un souci pour les cargos long courrier. C'est par ex. le cas du futur navire Canopée qui transportera les pièces d'Ariane 6 de Brème à Kourou. Mais aussi pour 2 autres projets très avancés (pétroliers) pour des navires hybrides (LNG- batteries) de 22 Km<sup>3</sup> dont la décision est conditionnée par l'existence de cette clause »<sup>(1)</sup> ;

■ Le plafonnement de l'assiette de la déduction à 15 millions d'euros pour les équipements au GNL et à 10 millions d'euros pour les équipements de traitement des fumées (nouvel alinéa du I de l'article 39 *decies* C). Il n'est pas introduit de plafonnement pour les équipements hydrogène (le 1<sup>o</sup> du I) ;

■ La clarification des modalités d'application de la déduction lorsque le navire est pris en location avec option d'achat ou en crédit-bail ; dans ce cas, c'est seulement si l'armateur locataire ou crédit-preneur ne bénéficie pas directement de la déduction parce qu'il a choisi le régime de taxation au tonnage qu'il peut par ricochet en bénéficier en se voyant rétrocéder l'avantage en impôt dont bénéficie le crédit-bailleur. Dans le cas où il n'est pas à la taxation au tonnage, il en bénéficie directement et pas par le biais d'une rétrocession.

Les armateurs, s'ils saluent ces avancées, demandent encore d'autres efforts au Gouvernement ; d'abord, la rétroactivité au 1<sup>er</sup> janvier 2021, pour tenir compte du fait que les armateurs ont pu compter précédemment sur ce dispositif pour passer leurs commandes (ndlr : Corsica Linéa aurait quitté ADF suite au fait qu'il n'ait pas bénéficié du dispositif pour ses commandes), ce à quoi la commission des finances s'est opposée<sup>(2)</sup>, de même que les députés en séance publique (retrait par la CDD de son amendement I-868), craignant l'effet d'aubaine ; ensuite, l'alignement de la déduction proposée pour la propulsion vélique auxiliaire sur le taux en vigueur pour la propulsion vélique principale (là aussi, l'amendement de la CDD qui proposait un entre deux à 105 % a été retiré) ; enfin, la révision des modalités d'application de la déduction, avec une application en une fois l'année de livraison plutôt que sur la durée d'utilisation du bien.

Sur ce point, les armateurs réclament la possibilité de bénéficier de cette déduction en une fois, de façon à neutraliser le surcoût lié à l'achat d'un navire vert dès la première année (surcoût estimé à + 20 % en moyenne, soit 120 millions d'euros sur 600 millions d'euros dépensés chaque année pour des achats de navires<sup>(3)</sup>), sinon d'une déduction linéaire sur trois ans. À défaut, ils souhaiteraient que la déduction puisse s'appliquer de manière progressive sur huit ans, ce qui est la doctrine en vigueur pour tous les investissements réalisés sur des navires.

En réalité, selon le ministère de la mer, cette troisième option est réalisée par l'application au suramortissement de la doctrine fiscale applicable à l'amortissement des navires (BOI-BIC-AMT-20-40-60-10-12/09/2012 du 12 septembre 2012 : « Il est admis que les navires utilisés par les entreprises de navigation maritime [...] soient amortis selon le mode dégressif, avec une durée d'amortissement minimale de huit ans »). La doctrine fiscale relative à l'article 39 *decies* C pourrait cependant être complétée afin de préciser que ce principe s'applique aussi au suramortissement.

(1) Extrait d'un courriel d'Armateurs de France, 9 octobre 2020.

(2) En refusant un amendement de la CDD qui allait en ce sens

(3) Selon les calculs d'ADF, un navire coûte 30 millions d'euros en moyenne (150 millions d'euros pour un porte-conteneur de CMA-CGM à 20 millions d'euros pour un méthanier), et il s'en achète une vingtaine chaque année, soit 600 millions d'euros annuels.

Les trois mesures suivantes sont réalisées par l'ajout de crédits au programme 205. Le niveau des crédits relevant de la seconde partie du projet de loi de finances, elles sont décrites dans le présent rapport.

Il s'agit :

– d'une subvention complémentaire de 5 millions d'euros attribuée à l'ENSM en vue du doublement de ses effectifs (action 2) ;

– du maintien en 2022 du dispositif d'aide au secteur du transport maritime de passagers, pour 16 millions d'euros (action 3) ;

– de la budgétisation du Fonds d'intervention maritime pour 17,5 millions (action 4).

Les autres mesures, qui sont listées dans le courrier de la ministre de la mer figurant en annexe 1 du présent rapport, seront réalisées par la voie législative dans le cadre de projets de loi ultérieurs et/ou par la voie réglementaire.

## **2. Un budget boosté par la réapparition du ministère de la mer**

Depuis vingt ans, avec la fin du mandat de Louis Le Penec en tant que ministre de la mer en 1991, les questions maritimes ne faisaient plus l'objet d'un ministère de plein exercice dédié. Elles ont relevé successivement de ministres délégués, de secrétaires d'État, ou ont été attribuées aux ministres chargés de l'écologie et des transports.

La renaissance d'un ministère de la mer de plein exercice, confié à Annick Girardin dans le cadre de la nomination du gouvernement de Jean Castex en juillet 2020, marque le retour des questions maritimes au premier plan. Cette dynamique s'est traduite dès le projet de loi de finances pour 2021, avec le volet maritime et portuaire du plan de relance, et *a fortiori* dans ce budget qui contient de réelles avancées.

### ***a. Un budget tendanciel qui s'écarte de la programmation pluriannuelle***

Depuis deux ans, la direction des affaires maritimes expérimente une démarche de contractualisation avec la direction du budget, consistant à programmer son budget sur une base pluriannuelle préservée jusqu'en 2022, incluant une enveloppe de dépenses tendancielle stable de 150 millions d'euros en crédits de paiement.

Cette enveloppe a été déterminée sur la base de la trajectoire d'augmentation des dépenses définie, pour la mission *Écologie*, par l'article 15 de la loi n° 2018-32 du 22 janvier 2018 de programmation des finances publiques, même si cette trajectoire ne fixe pas d'objectif au-delà de 2020.

Les lois de finances initiales pour 2020 et 2021 ne s'étaient que très modérément écartées de cette trajectoire, avec un tendanciel (dépenses du programme hors plan de modernisation) fixé à 155,5 millions d'euros en AE et 153,3 millions d'euros en CP en 2020 et à 149,07 millions d'euros en AE et 150,3 millions d'euros en CP en 2021.

La loi de finances initiale pour 2022 tend à s'en écarter franchement, avec **un tendanciel qui atteint 189 millions d'euros en AE et 186,4 millions d'euros en CP.**

**Cette hausse de 40 millions d'euros traduit l'inscription dans ce budget de nouvelles dépenses appelées à être pérennes, issues des propositions du Fontenoy de la mer** : l'aide au soutien à l'emploi du secteur du transport maritime de passagers, la hausse progressive de la subvention ENSM en vue du doublement des promotions, ou encore la mise en place du fonds d'intervention maritime.

**Elle est donc la conséquence directe du volontarisme de la ministre pour redynamiser la place maritime française.**

#### ***b. Des crédits budgétaires fléchés vers la modernisation des moyens***

Aux dépenses tendanciennes s'ajoutent les crédits du plan de modernisation, dit « AM 2022 », qui visent à moderniser la flotte, les systèmes d'information et les équipements utilisés par la direction des affaires maritimes pour ses missions régaliennes de coordination du sauvetage en mer et de police des pêches, de l'environnement marin et de la navigation.

Le plan de modernisation est un outil qui permet au responsable de programme d'isoler dans sa programmation pluriannuelle, en début d'année, des crédits mobilisables pour la modernisation de moyens en dehors du tendanciel.

La programmation initiale de ce plan de modernisation prévoyait la dépense totale de 29,8 millions d'euros en AE et de 33,9 millions d'euros en CP sur le quinquennat. **Le coût total actualisé s'élève à 37 millions d'euros d'AE et 39 millions d'euros de CP consommés fin 2022, soit + 24 % en AE et + 15 % en CP par rapport à la programmation.**

Ces crédits ont financé essentiellement des investissements relatifs aux actions 1 et 4 du programme 205, dont le détail du financement pluriannuel est détaillé *infra*.

En 2020, les dépenses estimées à 4,3 millions d'euros en autorisations d'engagement et 7,7 millions d'euros en crédits de paiement <sup>(1)</sup> ont été finalement de 8,9 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 12,3 millions d'euros en crédits de paiement en fin d'année 2020 selon les chiffres ci-dessous fournis par le ministère de la mer. En 2021, pour une prévision de 2,6 millions d'euros en autorisations d'engagement et 6,9 millions d'euros en crédits de paiement, elles ont été respectivement de 5,8 et 8,8 millions d'euros.

---

(1) Rapport spécial de novembre 2020

**PLAN DE MODERNISATION DE L'ADMINISTRATION DES AFFAIRES MARITIMES 2017-2022**

Description de la mesure	2018		2019		2020		2021		PLF 2022		Coût total		Nouveaux projets 2022
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
<b>Action 1 Sécurité et sûreté maritimes</b>	<b>7,2</b>	<b>3,4</b>	<b>1,7</b>	<b>3</b>	<b>2,5</b>	<b>3,2</b>	<b>2,8</b>	<b>3,4</b>	<b>1,9</b>	<b>3,5</b>	<b>16,1</b>	<b>16,46</b>	
Remplacement du logiciel MARYLIN par le logiciel SeaMIS pour le sauvetage en mer	3,8	1,2	0	0,7	0,4	1,2	1,7	1,6	0	0,7	5,9	5,4	
Renforcement des mesures de sûreté dans les CROSS et MRCC	0,1	0,1	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,1	0,1	1,3	1,2	
Technologies d'avenir pour la signalisation maritime	0,2	0,2	0,5	0,5	1,2	1,1	0,7	1,43	0,7	1,83	3,3	5,06	
Renouvellement des navires baliseurs <sup>(1)</sup>	2,6	1,4	0,4	1,0	0	0	0	0	1,1	0,9	4,1	3,3	Commande d'une vedette des phares et balises pour Brest
Subvention exceptionnelle à la SNSM <sup>(1)</sup>	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0	0	0	0	1,5	1,5	
<b>Action 2 Gens de mer et enseignement maritime</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,7</b>	<b>0,6</b>	<b>0,32</b>	<b>0,36</b>	<b>0,17</b>	<b>0,17</b>	<b>2,59</b>	<b>2,53</b>	
Dématérialisation des procédures relatives à la formation des gens de mer	0,9	0,9	0,5	0,5	0,7	0,6	0,32	0,36	0,17	0,17	2,59	2,53	
<b>Action 4 Action interministérielle de la mer</b>	<b>0,55</b>	<b>0,55</b>	<b>8,55</b>	<b>3,55</b>	<b>5,75</b>	<b>8,55</b>	<b>2,64</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2,7</b>	<b>18,4</b>	<b>20,15</b>	
Renouvellement des navires patrouilleurs dédiés au dispositif de contrôle et de surveillance (DCS)	0	0	8,0	3,0	4,5	7,5	1,3	3,8	0	1,4	13,8	15,7	Paiement du navire patrouilleur « Gyptis » pour la mer Méditerranée
Systèmes d'information pêche et rapportage	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,5	0,5	1,1	1,1	Pôle national d'expertise POLMAR-Terre
Systèmes d'information destinés aux usagers de la plaisance	0,2	0,2	0,2	0,2	0,9	0,7	0,99	0,85	0,5	0,8	2,7	2,55	Création du guichet unique DAFN de Saint-Malo
Élaboration de documents stratégiques de façade (DSF)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	Fin	Fin	0,8	0,8	
<b>Total</b>	<b>8,65</b>	<b>4,85</b>	<b>10,75</b>	<b>7,05</b>	<b>8,95</b>	<b>12,35</b>	<b>5,76</b>	<b>8,76</b>	<b>3,07</b>	<b>6,37</b>	<b>37,09</b>	<b>39,14</b>	

(1) En 2021, les dépenses engagées pour l'acquisition de navires baliseurs l'ont été sur les crédits de relance

(2) Depuis 2021, la subvention complémentaire versée à la SNSM est intégrée directement dans la subvention globale de 6,2 millions d'euros.

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

Dans ses réponses au questionnaire budgétaire, la direction des affaires maritimes indique que les travaux ont été engagés sur le plan de modernisation 2023-2027, plusieurs projets ayant déjà été listés, comme mentionné dans le tableau ci-dessous. Le rapporteur regrette que le détail des coûts ne soit pas déjà connu.

**PLAN DE MODERNISATION DE L'ADMINISTRATION DES AFFAIRES MARITIMES 2023-2027**

Description de la mesure	Coût total	
	AE	CP
<b>Action 1 Sécurité et sûreté maritimes</b>		
Modernisation et implantation des CROSS	nc	nc
Achèvement du plan de renouvellement des navires baliseurs (trois navires baliseurs attendus pour Saint-Nazaire, le Cotentin et Grandville-Saint-Malo, pour 2023 et 2024)	16,5	nc
Rénovation des infrastructures de balisage (quais, pontons...)	5	nc
<b>Action 2 Gens de mer et enseignement maritime</b>		
Poursuite des opérations d'investissement de l'ENSM	nc	nc
<b>Action 4 Action interministérielle de la mer</b>		
Remplacement du navire patrouilleur « Iris » couvrant la zone du Golfe de Gascogne (pour 2024)	nc	nc
Suite de la rénovation du cœur technologique des systèmes d'information de la direction des affaires maritimes	nc	nc
Investissements pour la modernisation du réseau POLMAR-Terre	nc	nc

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

***c. Des crédits de relance en soutien aux crédits budgétaires***

Comme mentionné *supra*, en loi de finances initiale pour 2021, 225 millions d'euros avaient été fléchés par la mission *Plan de relance* vers les politiques maritime et portuaire, dont 50 millions d'euros sur le programme 362 *Écologie* pour des dépenses relevant habituellement du champ du programme 205.

Ces 50 millions d'euros se répartissent comme suit :

- 25 millions d'euros, inscrits à l'action 6 *Mer*, sont destinés au « verdissement de la flotte des affaires maritimes », c'est-à-dire à l'achat de deux navires baliseurs utilisant des technologies propres ;
- 25 millions d'euros, inscrits à l'action 7 *Accélération des travaux d'infrastructures de transport*, sont destinés à la modernisation des CROSS (mais financent aussi des systèmes d'information utilisés par l'administration des affaires maritimes à d'autres fins).

Ils complètent essentiellement les crédits de l'action 1 *Sécurité et sûreté maritimes* du programme 205.

**3. L'action 1 Sécurité et sûreté maritimes**

Le programme 205 consacre 35,5 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 37,2 millions d'euros de crédits de paiement (y compris les fonds de concours et attributions de produits) en 2022 aux missions régaliennes d'organisation du sauvetage en mer, de contrôle de sécurité à bord des navires et de maintenance des phares et balises.

Ces montants sont stables par rapport à l’an dernier. La légère variation observée, de + 1,1 % en autorisations d’engagement et + 4,2 % en crédits de paiement, est liée à la programmation des investissements en 2022. Les crédits sont d’ailleurs à cet égard largement complétés par des crédits de la mission *Plan de relance*.

**a. Les crédits de relance : un coup d’accélérateur à la modernisation des moyens**

i. La modernisation des CROSS

En 2022, des crédits budgétaires fléchés dans le cadre du plan de modernisation, des crédits ouverts par voie de fonds de concours (remboursements du fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche) et des crédits du plan de relance sont mobilisés pour moderniser les bâtiments des centres régionaux opérationnels de surveillance et sauvetage (CROSS), le matériel de signalisation maritime et les systèmes d’information utilisés par ces derniers.

Sur les 50 millions d’euros fléchés par la mission *Plan de relance* vers les politiques maritime et portuaire, un peu plus de 20 millions d’euros inscrits à l’action 7 *Accélération des travaux d’infrastructures de transport* du programme 362, en lois de finances initiale pour 2021 et 2022, sont destinés à renforcer le budget de l’action 1 du programme 205 à cet effet, comme détaillé ci-dessous.

**CRÉDITS DÉVOLUS À LA MODERNISATION DES CROSS EN 2022**

(en millions d’euros)

Mesures en faveur de la modernisation des CROSS	LFI 2021		Demandés 2022		Mission budgétaire
	AE	CP	AE	CP	
Logiciel <i>Seamis</i> pour la gestion des opérations de sauvetage	1,7	1,6	0,15	0,7	Mission <i>Écologie</i> (plan de modernisation)
Renforcement des mesures de sûreté dans les CROSS et MRCC	0,4	0,4	0,1	0,1	Mission <i>Écologie</i> (plan de modernisation)
Modules complémentaires pour le logiciel <i>Seamis</i>	2,5	0,5	0	0,8	Mission <i>Plan de relance</i>
Mise aux normes et rénovation thermique des bâtiments des CROSS	1,1	0,4	2,9	1	Mission <i>Plan de relance</i>
Amélioration de la surveillance maritime (système centralisé de gestion des données AIS)	0	0	5,2	1	Mission <i>Plan de relance</i>
Amélioration de la communication avec les navires (radiocommunication longue distance)	0,3	0	5,2	1,8	Mission <i>Plan de relance</i>
Rénovation des systèmes de production d’énergie dans les CROSS	1	0,3	0	0,3	Mission <i>Plan de relance</i>
Étude sur les CROSS du futur	1,6	0,6	0,4	0,1	Mission <i>Plan de relance</i>
<b>Total</b>	<b>8,6</b>	<b>3,8</b>	<b>13,9</b>	<b>5,8</b>	

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

ii. La poursuite du remplacement des navires baliseurs

De la même manière, la direction des affaires maritimes poursuit la modernisation des équipements dédiés aux services des phares et balises, en particulier le remplacement des navires baliseurs de l'Armement des phares et balises.

Près de 88 % des crédits consommés pour financer le renouvellement de ces navires depuis 2018, soit 25 millions d'euros sur 29 millions d'euros dépensés au total, sont versés par la mission *Plan de relance*.

Sur 250 millions d'euros de crédits de relance inscrits à l'action 6 *Mer* du programme 362 de cette mission pour la période 2021-2022, 25 millions d'euros sont en effet destinés à renforcer le budget de l'action 1 du programme 205 pour financer l'acquisition de deux nouveaux navires baliseurs neufs et à empreinte environnementale réduite : un navire baliseur côtier qui dessert la zone Brest-Morlaix et un navire baliseur océanique qui dessert la zone sud-Atlantique allant de Saint-Nazaire à la frontière espagnole.

Comme pour les crédits de l'action 7, si 25 millions d'euros d'autorisations d'engagement avaient été inscrites au total en loi de finances initiale pour 2021, seuls 5 millions d'euros d'autorisations d'engagement ont été consommés dès 2021. Les 20 millions d'euros restant seront consommés en 2022, *a priori* sur la base de reports d'autorisations d'engagement non consommées en 2021 (le projet de loi de finances ne prévoit que des crédits de paiement sur cette action pour 2022).

Quant à la consommation des crédits de paiement, l'échelonnement des paiements a été fourni au rapporteur : en 2021, 3,4 millions d'euros pour couvrir les engagements, puis des restes à payer seront à prévoir en 2022 (16,8 millions d'euros de crédits de paiement inscrits dans le projet de loi de finances initiale) et jusqu'en 2025.

**FINANCEMENT PLURIANNUEL DES NOUVEAUX NAVIRES BALISEURS À HAUTE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE**

(en millions d'euros)

	2021		2022		2023		2024		2025		Année de mise en service
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
Baliseur côtier pour la zone Brest-Morlaix	4,9	3,4		1,35		0,15					2022
Baliseur océanique pour la zone (Saint-Nazaire à la frontière espagnole)			20	15,5		2,9		1		0,7	2024
<b>Total</b>	4,9	3,4	20	16,8	0	3	0	1	0	0,7	

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

Le reste des crédits destinés aux baliseurs est versé par le programme 205 dans le cadre du plan de modernisation, abondé par le fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche. En 2022, ils permettront de financer l'acquisition d'une nouvelle vedette des phares et balises pour Brest, d'un coût de 1,1 million d'euros.

Enfin, certaines acquisitions se font dans le cadre de redéploiement de crédits, non fléchés initialement à cet effet. Ce fût le cas pour l'acquisition d'un nouveau baliseur côtier pour la Corse en 2021, dont le paiement se poursuit en 2022.

Le ministère précise que, sans les crédits de relance, l'acquisition d'un baliseur océanique sur les seuls crédits du programme aurait été quasiment impossible, sauf à sacrifier d'autres pans d'action.

**CRÉDITS DÉVOLUS À LA MODERNISATION DES MOYENS DES SERVICES DES PHARES ET BALISES DE 2018 À 2022**

(en millions d'euros)

	2018		2019		2020		2021		2022		Mission budgétaire
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	
Application Syssi pour le suivi de l'activité des services de signalisation maritime	0	0	0,6	0,28	1,4	0,7	0	1,3	0,3	0,6	Mission <i>Écologie</i>
Technologies d'avenir pour la signalisation maritime	0,2	0,2	0,5	0,5	1,2	1,1	0,7	1,4	0,7	1,8	Mission <i>Écologie</i>
Achat de bouées radar de type RACON (balises répondeuses installées sur le littoral) <sup>(2)</sup>	0,06	0	0,07	0,06	0,07	0,07	0	0,1	0	0	Mission <i>Écologie</i> (plan de modernisation)
Déploiement d'un système d'identification automatique des aides à la navigation porté par le réseau interministériel de l'État (RIE) <sup>(3)</sup>	0,09	0	0,17	0,09	1,9	0,4	0	0,8	0	0,8	Mission <i>Écologie</i>
Supervision des aides à la navigation	0	0	0	0	0	0	0,15	0,03	0,2	0,2	Mission <i>Écologie</i>
Modernisation des sources lumineuses	0	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,15	Mission <i>Écologie</i>
Réfection du quai portuaire de la subdivision des phares et balises du Havre	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5	Mission <i>Plan de relance</i>
Renouvellement des navires baliseurs	3,1	1,2	0,5	1,8	0	0,3	4,9	3,6	20,6	17,3	Missions <i>Écologie</i> et <i>Plan de relance</i>
<i>Dont nouveau navire baliseur « Chef de Baie » pour La Rochelle</i>	3,1	1,2	0	1,5	0	0,13	0	0,15	0	0	Mission <i>Écologie</i>
<i>Dont nouveau navire baliseur côtier pour la Corse</i>	0	0	0	0	0	0	5,5	1,6	0	3	Mission <i>Écologie</i>
<i>Dont nouveau navire baliseur côtier pour la zone Brest-Morlaix</i>	0	0	0	0	0	0	4,9	3,4	0	1,35	Mission <i>Plan de relance</i>
<i>Dont nouveau navire baliseur océanique pour la zone sud-Atlantique (Saint-Nazaire à la frontière espagnole)</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	20	15,5	Mission <i>Plan de relance</i>
<i>Dont nouvelle vedette des phares et balises « Giraglia » pour la Corse</i>	0	0	0,5	0,3	0	0,2	0	0,02	0	0	Mission <i>Écologie</i>
<i>Dont nouvelle vedette des phares et balises pour Brest</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	1,1	0,9	Mission <i>Écologie</i> (plan de modernisation)
<b>Total</b>											

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

***b. Le maintien d'une subvention de 10,6 millions d'euros 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, avait vu sa subvention atteindre 10,7 millions d'euros, à la faveur d'un amendement du Gouvernement rehaussant de 4,5 millions d'euros les crédits de la mission *Écologie*.

Cette subvention avait été reconduite à ce niveau en 2021, une convention ayant été signée entre l'État et la SNSM pour acter une subvention annuelle de 10,27 millions d'euros jusqu'en 2023, le temps pour l'association de financer son programme d'investissement (contrat signé en octobre 2019 avec la société Chantier Naval Couach, pour la commande de 70 navires).

**Pour 2022, ce budget respecte l'engagement pris, avec une subvention fixée à 10,6 millions d'euros.**

**La subvention de l'État est complétée par l'apport de taxes récemment instituées**, dont le rendement reste toutefois faible à l'heure actuelle (0,4 million d'euros) en raison de leur assiette (DAFN, droit de passeport) et de l'inscription de nouveaux bénéficiaires tels que les éco-organismes agréés (DAFN) ou inexistant en l'absence d'activité (éolien en mer). La taxe sur les casinos à bord des navires, dont la fraction était partiellement attribuée aux organismes de secours et de sauvetage en mer, a été supprimée à l'été 2021.

Le rendement de la taxe relative à l'éolien offshore créée en 2017 est potentiellement important (il dépend de la puissance installée, et pourrait rapporter environ 0,5 million d'euros par champ à la SNSM). Il ne sera toutefois effectif qu'une fois les champs éoliens mis en service (le premier à l'horizon 2022).

**Par ailleurs, la SNSM bénéficie de dons et legs.** Si les legs constituent une ressource par nature assez variable, depuis 2017, les campagnes de collecte des dons utilisent de nouvelles méthodes qui atteignent un très bon résultat (+ 3,7 millions d'euros en 2020).

**Enfin, conformément aux dispositions de la loi NOTRe du 7 août 2015, les collectivités territoriales conservent l'entière possibilité de soutenir la SNSM.** Certaines collectivités territoriales apportent ainsi un soutien régulier et significatif pour le fonctionnement de l'association et contribuent en investissement lors du remplacement de moyens nautiques.

## ÉVOLUTION DU BUDGET ET DES RESSOURCES DE LA SNSM DEPUIS 2017

(en millions d'euros)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Budget de la SNSM	28,5	29	30	42		
Subvention versée par le P 205	3,5	6	6	10,3	10,3	10,3
Fraction du produit du DAFN (art. 226 code des douanes)	0	0,4	0,4	0,4	0,2	0,4
Fraction du produit de la taxe sur les casinos (art. 97 de la loi n° 2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificative pour 2016)						Supprimée
Fraction du produit de la taxe sur l'éolien en mer (art. 1519 C du code général des impôts)	Pas de parc éolien en mer en service					
Subventions versées par les collectivités territoriales	5	5	6,7	2,3	2,3	2,3
Financement des acteurs privés	18	17,8	16,5	17,3	21	21
<i>Dont dons et legs</i>	<i>15,6</i>	<i>15</i>	<i>13,7</i>	<i>14</i>	<i>17</i>	<i>17</i>
<i>Dont mécénat</i>	<i>2,4</i>	<i>2,8</i>	<i>2,8</i>	<i>3,3</i>	<i>4</i>	<i>4</i>

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

### 4. L'action 2 Gens de mer et enseignement maritime

Les dépenses consacrées par le programme 205 à l'enseignement maritime sont en augmentation de près de 30 % en autorisations d'engagement et de près de 4 % en crédits de paiement en 2022, pour atteindre 34,96 millions d'euros en autorisations d'engagement et 31,66 millions d'euros en crédits de paiement. Cette évolution résulte du versement à l'École nationale supérieure maritime (ENSM) d'une subvention complémentaire de 5 millions d'euros.

#### a. De bonnes perspectives pour l'enseignement maritime secondaire

Les subventions aux douze lycées professionnels maritimes et aux centres outre-mer sont en légère diminution par rapport à 2021 (- 1,12 million d'euros).

Cependant, leur situation s'améliore, avec la **nomination récente, par la ministre de la mer, d'un coordonnateur des lycées maritimes**, chargé d'assurer une harmonisation dans leurs pratiques et d'impulser des projets communs.

De plus, **trois BTS maritimes supplémentaires sont en cours d'ouverture**, ce qui permet de proposer de nouvelles spécialités et conduit à une augmentation de 50 % des effectifs d'élèves inscrits dans des BTS maritimes.

Enfin, **des initiatives voient le jour pour renforcer l'attractivité des métiers du maritime auprès de la jeunesse**. À Marseille, un guichet unique va être lancé pour proposer des emplois maritimes aux jeunes des quartiers nord, sur la base d'une plateforme gérée par les employeurs. La ministre indique que Pole Emploi s'est engagé aussi à recruter des conseillers spécialisés dans les métiers maritimes et que d'autres initiatives ont été prises par le ministère pour faire découvrir aux jeunes les métiers du secteur maritime (exemple : les marchés de la découverte organisés par la direction des affaires maritimes).

**b. L'ENSM vise le doublement de ses promotions à horizon 2027**

Alors que l'École nationale supérieure maritime (ENSM) fêtera bientôt son 450<sup>e</sup> anniversaire, **la subvention pour charges de service public qui lui est versée par le programme 205 augmente de 5 millions d'euros en 2022**, atteignant 23,25 millions d'euros.

Cette hausse fait suite à la mesure décidée lors du Fontenoy du maritime, consistant en **un doublement du nombre d'officiers de marine marchande diplômés de cette école d'ici 2027**. Cette décision a été confirmée et précisée lors des Assises de l'économie de la mer en septembre 2021.

i. Un besoin exprimé par les armateurs pour maintenir une flotte sous pavillon

**Pour les armateurs, doubler le nombre des diplômés de l'ENSM est indispensable au maintien d'une flotte sous pavillon français.** En effet, à bord des navires immatriculés au registre international français (RIF) notamment, le capitaine et l'officier chargés de sa suppléance doivent maîtriser la langue française (article L. 5612-3 du code des transports).

**Les armateurs ont donc besoin de recruter des officiers de marine marchande français.** La demande s'amplifie, d'ailleurs, suite au passage de nombreux navires sous pavillon français depuis le Brexit.

Or, l'ENSM formant des ingénieurs, ces derniers bénéficient d'une mobilité dans leur carrière qui leur permet de se sédentariser. « Ainsi, pour fournir en nombre les armements en officiers qui feront une carrière complète à la mer, il y a nécessité de former un plus grand vivier » <sup>(1)</sup>.

À court terme, pour faire face à la demande, « les armateurs ont demandé à assouplir, de façon dérogatoire et temporaire, les conditions d'exercice des marins au RIF, en particulier les contraintes liées au français. Malheureusement, par manque d'officiers français, les compagnies peuvent être amenées à recruter des officiers étrangers bien qu'elles ne le souhaitent pas. » <sup>(2)</sup>

ii. Une subvention qui devra atteindre 31 millions d'euros en 2027

**Dès la rentrée de septembre 2021, l'ENSM a ouvert 52 places supplémentaires** : 12 places dans les formations de navigants polyvalents, 12 places dans les formations d'électrotechnicien et 30 places pour la formation de capitaines illimités.

Ainsi, en 2022, selon la direction de l'école, **la subvention complémentaire de 5 millions d'euros permettra de couvrir les coûts de fonctionnement associés à l'accueil de ces nouveaux élèves** (entretien des simulateurs, paiement des heures de

---

(1) Armateurs de France, réponses au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial.

(2) Armateurs de France, réponses au questionnaire budgétaire du rapporteur spécial.

vacation des enseignants...), de réaliser certains investissements consécutifs à l'augmentation des promotions (salles de cours, agrandissement de la cantine...) et de mettre en place des ateliers supplémentaires à la demande des armateurs (travail en hauteur, travail en espace confiné...).

Toutefois, **la hausse progressive des effectifs devrait nécessiter à terme une subvention rehaussée de + 13 millions d'euros** par rapport au montant de 18,25 millions d'euros attribué jusqu'en 2021, pour atteindre 31,25 millions d'euros à horizon 2027.

**Le rapporteur estime important que le Gouvernement s'engage sur une trajectoire de hausse.**

D'ailleurs, après un solde budgétaire excédentaire de seulement 0,3 million d'euros en fin d'année 2020 (contre 1,6 million d'euros en 2019), le budget initial de l'école pour 2021 anticipait un déficit de - 2,5 millions d'euros. Si le premier budget rectificatif le réévalue à - 1,5 million d'euros, à la faveur du décalage de paiement d'un gros investissement (un simulateur de navigation), **il n'en reste pas moins que la trésorerie est en baisse, évaluée à 5,8 millions d'euros fin 2021 contre 7 millions d'euros fin 2019.**

iii. Un plafond d'emplois à rehausser de 50 ETP

**Le doublement des effectifs va également supposer le recrutement d'enseignants supplémentaires.** Or, l'ENSM peine déjà à recruter.

Actuellement, **parmi les enseignants de l'ENSM, on trouve quatre statuts différents** : des professeurs de l'enseignement militaire (PEM), des professeurs techniques de l'enseignement militaires (PTEM), des administrateurs des affaires maritimes et des professeurs en détachement.

**Or, les deux premiers corps** – PEM et PTEM, enseignants spécialisés dans les matières spécifiques aux marins de la marine marchande – **sont en voie d'extinction, et les professeurs encore en poste partent bientôt à la retraite.** L'ENSM envisage donc de recruter davantage d'administrateurs des affaires maritimes, mais aussi de proposer des CDI en première intention pour les métiers les plus en tension (exemple : professeurs en électrotechnique), ou encore de modifier la grille salariale pour les professeurs en CDI/CDD, pour attirer d'anciens navigants. Les difficultés se concentrent au Havre, où manquent quatre professeurs.

**Ainsi, en 2021, l'ENSM ne consomme pas entièrement son plafond d'emplois, avec l'emploi de 228 ETP (226 en fin d'année 2020) pour un plafond de 232 ETP.** L'ENSM ne demandera donc pas d'augmentation du plafond pour 2022, malgré la hausse d'effectifs qui va nécessiter des enseignants, mais essaiera plutôt de recruter à hauteur du plafond actuel et compte aussi sur le redéploiement vers des postes d'enseignants de 20 ETP actuellement consacrés à des postes techniques sur les sites de Nantes et Saint-Malo en cours de déménagement (1 an de retard à Nantes, 2 ans de retard à Saint-Malo).

**Une fois ces difficultés de recrutement surmontées, l'école demandera une augmentation progressive du plafond d'emplois jusqu'à + 50 ETP à horizon 2027.**

**5. L'action 3 *Soutien à la flotte de commerce* : le *netwage* maintenu en 2022**

**En 2022, le programme 205 consacrera 89 millions d'euros d'autorisations d'engagement et de crédits de paiement aux dispositifs de soutien à la flotte de commerce.** C'est une augmentation substantielle de 12,4 % qui est ainsi demandée par rapport à l'année précédente, en vue de financer le maintien en 2022 du *netwage* pour le secteur du transport maritime de passagers.

Les crédits portés par l'action 3 *Soutien à la flotte de commerce* financent trois dispositifs :

- 7,75 millions d'euros sont versés à la caisse de retraite de la compagnie générale maritime et financière (CGMF) et au comité de gestion des risques d'accidents du travail (CGRAT) pour la prise en charge de compléments de retraite et de rentes d'accident du travail destinés aux anciens salariés de la CGM, privatisée en 1996 ; ils sont en légère baisse de 0,06 million d'euros en raison de la diminution progressive des ayants droit ;
- 65,07 millions d'euros (contre 71,69 millions d'euros l'an dernier) sont versés aux organismes sociaux en compensation des exonérations prévues par l'article L. 5553-11 du code des transports ;
- 16,6 millions d'euros sont destinés à la nouvelle mesure de soutien à l'emploi maritime, qui n'est autre que le maintien en 2022 du dispositif de *netwage* mis en place en 2021 par le décret n° 2021-603 du 14 mai 2021.

**a. *Le dispositif pérenne de l'article L. 5553-11 du code des transports***

L'article L.5553-11 du code des transports, dans sa version initiale, permettait aux entreprises d'armement maritime, employant des marins affiliés à l'ENIM et embarqués à bord de navires battant pavillon français affectés à des activités de transport de passagers soumises à la concurrence internationale, de bénéficier d'une exonération de cotisations employeurs maladie et vieillesse (dites « charges ENIM »).

**La loi de finances n° 2006-1666 du 21 décembre 2006 a étendu cette exonération aux cotisations employeurs « famille » et « chômage », dites « charges non-ENIM », pour les équipages employés par les entreprises d'armement maritime à bord de navires de transport de passagers battant pavillon français et soumis à la concurrence internationale.**

**La loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a modifié le régime** pour étendre le bénéfice des exonérations de cotisations employeurs « famille » et « chômage » aux entreprises exploitant des navires de transport de fret et de service battant pavillon français, alors que ces exonérations étaient jusqu'alors réservées aux navires de transport de passagers.

**Le dispositif a fait l'objet de discussions avec la Commission européenne au titre du régime des aides d'État.** Afin de le mettre en conformité avec la réglementation européenne, il a été modifié par la loi n° 2018-1203 du 22 décembre 2018 de financement de la sécurité sociale pour 2019, qui l'a élargi aux navires battant pavillon communautaire ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse.

**Au 1<sup>er</sup> juillet 2021, 66 entreprises d'armement maritime bénéficiaient de ce dispositif, pour 401 navires,** dont 20 navires battant pavillon d'un autre État membre de l'Union européenne (9 navires britanniques, 7 navires luxembourgeois, 2 navires maltais, 1 navire italien et 1 navire chypriote). Cette mesure contribue à maintenir des navires immatriculés en France : la flotte de commerce de plus de 100 UMS sous pavillon français est passée de 415 à 423 navires en 2021. Elle soutient aussi l'employabilité des marins français.

**Le budget consacré à ce dispositif en 2022,** pour le versement de compensations aux organismes sociaux, **s'établit à 65 millions d'euros, ce qui est supérieur à la consommation de l'année 2020** dans le contexte de crise (62 millions d'euros), mais **inférieur de 6,6 millions d'euros au budget 2021** qui tenait pourtant compte, lui aussi, d'un contexte de recul de l'emploi maritime (79,5 millions d'euros).

**Ce recul s'explique par un phénomène de surplus :** 7,1 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 6,8 millions d'euros de crédits de paiement non consommés en 2021 seront ainsi reportés en 2022, de sorte qu'ils sont soustraits de l'enveloppe demandée en loi de finances. Ce phénomène est dû à la différence entre le manque à gagner réel des caisses d'assurance sociale en raison des cotisations non versées par les armateurs, et les dotations versées par le programme 205 aux différentes caisses d'assurance sociale.

**Néanmoins, cette situation très conjoncturelle ne devrait pas perdurer.** D'abord, le nombre de marins devrait continuer d'augmenter une fois la crise sanitaire passée. De plus, une légère croissance de la flotte est observée depuis 2018 ce que confirment les derniers projets lancés par les armateurs : CMA-CGM a annoncé la commande de nouveaux navires ; Geogaz a également confirmé l'entrée en flotte de cinq navires entre 2020 et 2022... Enfin, l'exercice du Fontenoy du maritime a permis d'entériner l'objectif d'une création de 500 emplois d'ici fin 2022 et 5 000 à l'horizon 2030.

**Article L. 5553-11 du code des transports**

« Les entreprises d'armement maritime sont exonérées de la contribution patronale mentionnée à l'article L. 5553-1 du présent code, de la cotisation d'allocations familiales mentionnée à l'article L. 241-6 du code de la sécurité sociale et de la contribution à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi mentionnée à l'article L. 5422-9 du code du travail dues par les employeurs, pour les équipages et les gens de mer que ces entreprises emploient, qui sont affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins et qui sont embarqués à bord des navires de commerce dirigés et **contrôlés** à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français, battant pavillon français ou d'un autre État membre de l'Union européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse, et affectés à des activités de transport ou à des activités de services maritimes soumises aux orientations de l'Union européenne sur les aides d'État au transport maritime, soumises à titre principal à une concurrence internationale. »

***b. Le dispositif temporaire institué par le décret du 14 mai 2021***

**Le décret n° 2021-603 du 14 mai 2021 institue, lui, une aide complémentaire pour les armateurs déjà bénéficiaires du dispositif prévu à l'article L. 5553-11 du code des transports.** Il s'agit d'une aide trimestrielle correspondant au remboursement, à ces armateurs, des cotisations sociales versées aux organismes sociaux au titre de la part salariale. À la différence du dispositif décrit ci-dessus, l'aide est versée directement aux entreprises d'armement maritime.

Le cumul des deux dispositifs permet aux armateurs de ne s'acquitter que du seul salaire des marins, net de toutes cotisations ou contributions sociales : le *netwage*.

**Mis en place en 2021 pour aider le secteur du transport de passagers à faire face à la crise sanitaire et au Brexit, le dispositif institué par le décret du 14 mai 2021 est maintenu jusqu'en 2023,** comme annoncé par le Président de la République à Nice en septembre dernier.

**Décret n° 2021-603 du 14 mai 2021 instituant une aide aux employeurs de marins embarqués sur certains navires à passagers effectuant des trajets internationaux**

**Art. 1** - Une aide financière est versée au titre de l'année 2021 aux entreprises d'armement maritime mentionnées au 2° de l'article L. 5511-1 du code des transports.

L'aide est accordée aux entreprises qui bénéficient des exonérations prévues à l'article L. 5553-11 du même code et qui ne sont pas délégataires d'un service public.

**Art. 2** – L'aide est accordée par trimestre. Son montant est égal à la somme des montants versés par les entreprises éligibles, pour les marins communautaires au sens des orientations de l'Union européenne sur les aides d'État au transport maritime, employés au cours du trimestre et embarqués sur des navires à passagers, autres que de croisière, effectuant des trajets internationaux, au titre :

- des cotisations personnelles mentionnées au 2° de l'article L. 5553-1 du code des transports ;
- de la contribution sociale généralisée prévue à l'article L. 136-1 du code de la sécurité sociale ;
- de la contribution pour le remboursement de la dette sociale prévue à l'article 14 de l'ordonnance du 24 janvier 1996 susvisée.

**Art. 3** – La demande d'aide trimestrielle, accompagnée des pièces justificatives dont la liste est précisée par arrêté du ministre chargé du transport maritime, est adressée à la direction des affaires maritimes par voie électronique au cours des trois mois suivant chaque fin de trimestre. La décision d'acceptation peut être totale ou partielle. Lorsqu'elle est accordée, l'aide trimestrielle est versée dans un délai qui ne peut excéder quatre mois après la fin du trimestre. Les dernières demandes doivent être envoyées au plus tard le 30 avril 2022.

**Art. 4** – Le montant total de l'aide accordée au titre de l'année 2021 pour l'ensemble des entreprises éligibles est plafonné à 30 millions d'euros. Dans l'hypothèse où les droits de l'ensemble des entreprises éligibles, tels qu'ils résultent de leurs demandes dûment justifiées, dépassent ce plafond, l'aide est répartie entre elles au prorata de leurs droits, dans la limite de ce plafond. [...]

i. Des critères d'éligibilité qui font débat

**Pour être éligibles à ce dispositif, les marins doivent remplir les critères imposés par l'article L. 5553-11 du code des transports**, c'est-à-dire qu'ils doivent être affiliés à l'Établissement national des invalides de la Marine (ENIM), organisme gérant le régime spécial de Sécurité sociale des marins, employés par des entreprises d'armement maritime à bord de navires de commerce dirigés et contrôlés à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français, qui battent pavillon français, communautaire, d'un État partie à l'Accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse, et qui sont affectés à des activités de transport ou de service maritime et soumis à la concurrence internationale. L'équipage du navire doit être composé d'au moins 25 % de marins communautaires et, enfin, l'entreprise ne doit pas être en difficulté financière.

**Les marins doivent aussi remplir les critères spécifiquement posés par le décret n° 2021-603 du 14 mai 2021**, c'est-à-dire que les marins exonérés doivent être embarqués sur des navires à passagers ne pratiquant pas d'activité de croisière, effectuant des transports internationaux (desserte d'au moins deux ports situés dans deux États différents) et opérant hors délégation de service public ou d'une collectivité en régie.

**Ce dernier critère excluant les marins embarqués à bord de navires exploités dans le cadre d'une délégation de service public fait débat.** En effet, le *netwage* a vocation à soutenir l'embauche de marins français à bord de navires sous pavillon d'un autre État membre, en réduisant le coût de la main-d'œuvre, mais il a également vocation à accroître la compétitivité des armateurs français qui exploitent des navires français sur des lignes internationales. Il réduit ainsi le différentiel de compétitivité avec les armateurs étrangers qui bénéficient de coûts du travail plus faibles, à l'instar des pavillons chypriote, britannique ou irlandais opérant sur le trafic transmanche.

Or, bien qu'elle permette en théorie de réduire aussi les écarts de compétitivité avec le pavillon italien opérant dans la desserte de la Corse, l'exclusion du champ de la mesure des navires exploités dans le cadre de délégations de service public fait obstacle à son application sur cette ligne maritime, où les compagnies employant des marins français – *Corsica Linéa* et *La Méridionale* – opèrent dans le cadre de contrats passés avec la collectivité territoriale de Corse. De fait, **les armateurs exploitant des navires battant pavillon français et bénéficiant d'une délégation de service public ne peuvent pas en bénéficier au titre de cette ligne maritime.**

**L'exclusion des navires exploités dans le cadre d'une délégation de service public s'explique par la théorie de l'imprévision**, en vertu de laquelle le délégataire (l'armateur) peut toujours, au titre de la crise sanitaire, demander une renégociation du contrat avec la collectivité délégante, celle-ci assumant alors le coût de la crise (et non l'État).

**Cependant, le Gouvernement ayant décidé de pérenniser cette aide en 2022**, non plus dans l'objectif de soutenir les compagnies de transport de passagers dans le contexte de crise, mais **dans l'objectif de soutenir à long terme leur compétitivité et l'employabilité des marins français, la théorie de l'imprévision ne s'applique plus**, et par ailleurs les armateurs concernés font face, au même titre que les compagnies opérant hors délégation de service public, à la compétitivité des armateurs étrangers qui supportent des coûts d'exploitation moindres (main d'œuvre moins chère notamment : c'est le cas de la compagnie italienne *Corsica Ferries* qui peut ainsi pratiquer des tarifs bien moins élevés que *Corsica Linéa* ou *La Méridionale*). Ils appellent donc de leurs vœux la suppression de ce critère.

**La question est cependant sensible.** Le principe même de l'exploitation dans le cadre de délégations de service public est remis en cause par *Corsica Ferries*, qui a récemment obtenu une indemnisation de la collectivité territoriale de Corse (86,3 millions d'euros) pour avoir subi une concurrence déloyale sur la ligne maritime desservant la Corse en raison d'une aide dite *de service complémentaire* versée par la collectivité aux entreprises délégataires en compensation de l'exploitation de leurs navires en période de pointe (décision CE du 29 septembre 2021), aide jugée contraire à la réglementation européenne sur les aides d'État par la Commission européenne, qui avait déjà demandé aux armateurs concernés de la restituer. Faire bénéficier ces entreprises d'une nouvelle aide publique est donc un risque à prendre.

De plus, si les armateurs devaient bénéficier du *netwage* au titre des marins opérant sur des navires exploités dans le cadre d'une délégation de service public, **il serait nécessaire d'en traiter un effet indésirable : l'impact sur le montant de la taxe sur les salaires.** En effet, pour les armateurs redevables de la taxe sur les salaires (c'est le cas dès lors que les navires exploités dans le cadre de délégations de service public représentent une part substantielle de l'activité), le montant perçu ou économisé grâce au *netwage* est pris en compte dans le calcul de la taxe et en fait donc augmenter le montant, de sorte qu'il peut être nécessaire d'introduire une mesure d'exonération de la taxe sur les salaires pour éviter qu'elle ne neutralise les effets du *netwage*.

Si le sujet n'est pas encore pleinement d'actualité, puisque la délégation de service public octroyée par la collectivité territoriale corse au titre de la desserte du territoire par la voie maritime ne sera pas renouvelée avant la fin de l'année 2022, il est cependant nécessaire de préparer cette décision. **La ministre de la mer a ainsi pour projet de confier une mission gouvernementale sur ce sujet, en vue d'un rendu des travaux en décembre.**

**En outre, cette affaire se réglera surtout par la lutte contre le dumping social, ce que votre rapporteur indiquait dans son rapport du printemps.** Comme il le préconisait, la France envisage de porter ce sujet dans le cadre de la présidence du Conseil de l'Union européenne, qui débutera le 1<sup>er</sup> janvier 2022. À Nice, aux Assises de l'économie de la mer, le Président de la République a annoncé, en même temps que le maintien de l'aide pour trois ans, la tenue d'un colloque sur la question du dumping social dans l'Union européenne, en 2022. Selon nos informations, il devrait se tenir à La Rochelle, au printemps. L'aide est en effet conçue comme un « mal nécessaire » en attendant des décisions plus pérennes.

ii. Un coût de 21 à 30 millions d'euros en année pleine

**La Commission européenne ayant autorisé cette aide le 11 juin dernier** <sup>(1)</sup>, **la direction des affaires maritimes, service instructeur, a pu commencer à la verser, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 2021.** Sur sept demandes adressées à la direction des affaires maritimes, seules quatre respectaient l'ensemble des critères précités et ont pu bénéficier d'un versement au titre du premier trimestre 2021 (*cf.* tableau ci-dessous). Ces décisions d'attribution de l'aide ont fait l'objet d'un arrêté publié au Bulletin officiel du ministère de la transition écologique et solidaire.

---

(1) Aide d'État n° SA.59537.

**ENTREPRISES BÉNÉFICIAIRES DE L'AIDE AU PREMIER TRIMESTRE 2021**

<b>Entreprises d'armement maritime</b>	<b>Nombre de navires</b>	<b>Nombre de marins communautaires</b>	<b>Montant de l'aide versée</b>
DFDS SEAWAYS	3	351	651 234 euros
CORSICA LINEA <sup>(1)</sup>	2	99	129 803 euros
BRETAGNE ANGLETERRE IRLANDE (BAI)	7	377	1 624 879 euros
LA MÉRIDIONALE <sup>(1)</sup>	2	171	324 399 euros
<b>Total</b>	<b>14</b>	<b>998</b>	<b>2 730 315 euros</b>

(1) C'est au titre de la desserte du Maghreb que ces entreprises ont pu bénéficier de l'aide instituée par le décret n° 2021-603 du 14 mai 2021, et non au titre de la desserte de la Corse qu'elles exploitent dans le cadre d'une délégation de service public.

Si, au premier trimestre, les sommes versées sont significativement inférieures aux prévisions faites en 2020, les armateurs n'ayant pas exploité leurs navires autant qu'à l'accoutumée, les montants prévisionnels pour les trois trimestres 2021 restants sont difficiles à établir, ceux-ci dépendant de l'évolution de la situation sanitaire, et des contraintes pesant sur les déplacements internationaux (ouverture des frontières, couverture vaccinale, inclinaison des passagers à voyager par voie maritime, etc.).

**Le coût du dispositif en année pleine « ordinaire » s'élève, selon la direction des affaires maritimes, à 21 millions d'euros.** Les 16,6 millions d'euros budgétés pour 2022 devraient être complétés par des reports de crédits non utilisés en 2021.

**Toutefois, il conviendrait pour l'avenir de sanctuariser un budget de 21 millions d'euros minimum, voire supérieur (30 millions d'euros) si les compagnies opérant dans le cadre de délégations de service public venaient à être incluses dans le dispositif à l'avenir, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.**

**6. L'action 4 Action interministérielle de la mer**

En 2022, les dépenses consacrées par le programme 205 à l'action 4 *Action interministérielle de la mer* augmentent de manière spectaculaire, de presque 100 % en autorisations d'engagement et de 70 % en crédits de paiement, atteignant respectivement 29,2 millions d'euros et 31,4 millions d'euros.

Ces dépenses financent essentiellement quatre actions :

- Le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes, c'est-à-dire la flotte utilisée pour l'exercice des missions de police des pêches, de la navigation, de l'environnement marin et des activités de plaisance ;

- L'entretien et le développement des stocks des centres de stockage de matériels anti-pollution mobilisés en cas de déclenchement par le préfet de département du volet terrestre du dispositif POLMAR ;
- La gestion et le maintien en condition opérationnelle d'outils et de systèmes informatiques utilisés dans le cadre de la mise en œuvre de la réglementation relative aux activités de plaisance et aux loisirs nautiques ;
- La mise en œuvre de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) déclinée dans huit documents stratégiques de façade (façades de métropole ou bassin d'outre-mer).

*a. L'achèvement du renouvellement de la flotte destinée au contrôle des pêches*

L'administration des affaires maritimes exerce un contrôle à vocation répressive, la police maritime, qui comprend la police des pêches, la police de la navigation, la police de l'environnement marin et la police des activités de plaisance.

Pour ce faire, elle dispose d'une flotte composée de navires patrouilleurs et de vedettes hauturières pour la police des pêches en haute mer, ainsi que de vedettes côtières et embarcations légères dans les unités littorales des affaires maritimes, pour la police de la navigation et des activités de plaisance.

Ce dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes est doté de 6,1 millions d'euros en 2022, en légère baisse par rapport à la loi de finances initiale pour 2021 (7,1 millions d'euros), en raison de la dernière année du plan de modernisation.

**Depuis 2017, cette flotte a été largement renouvelée**, au moyen de crédits budgétaires fléchés dans le « plan de modernisation », complétés par des fonds de concours issus du fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP). Les crédits de la mission *Plan de relance* n'ont pas été mobilisés à cet effet.

**Dix-sept embarcations semi-rigides ont été acquises pour compléter la flotte des ULAM depuis 2017**, utilisées pour le contrôle de la navigation et des activités de plaisance. Deux nouvelles ULAM ont par ailleurs été créées, en Guyane (2019) et à Mayotte (2020). Une nouvelle ULAM est également en cours d'installation à La Réunion. Les territoires d'outre-mer sont ainsi désormais aussi bien pourvus en ULAM que le territoire métropolitain.

**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
	ULAM Ajaccio	Acquisition d'un semi-rigide de 9 mètres
2019	ULAM La Rochelle	Acquisition d'une embarcation
2020	ULAM Bayonne	Acquisition d'un semi-rigide de 6,5 mètres
	ULAM Port Vendres	Acquisition d'un semi-rigide de 6,5 mètres
2021	ULAM Dieppe	Acquisition d'un semi-rigide de 8,7 mètres
	ULAM Arcachon	Acquisition d'un semi-rigide de 7,5 mètres
2022	ULAM Saint-Pierre	Acquisition d'un semi-rigide de 9 mètres

**Les trois navires patrouilleurs ont aussi été progressivement renouvelés**, d'abord pour la zone économique exclusive entourant les terres australes et antarctiques françaises (remplacement du navire « Île-de-la-Réunion » par le navire « Osiris II »), puis pour la mer Méditerranée (acquisition du navire « Gyptis »), enfin pour la Manche (acquisition du navire d'occasion « Jeanne Barret », transformé en navire patrouilleur).

**Le navire patrouilleur « Iris », basé à Lorient et qui couvre toute la zone du Golfe de Gascogne, devrait lui aussi être renouvelé dans les années à venir.** Il est déjà identifié au titre des projets susceptibles d'être inclus dans le nouveau plan de modernisation 2023-2027.

**ACQUISITIONS FAITES DEPUIS 2017 POUR RENOUELER LES NAVIRES PATROUILLEURS DU DISPOSITIF DE CONTRÔLE ET DE SURVEILLANCE (DCS)**

(en millions d'euros)

	Zone de compétence	Consommés 2018		Consommés 2019		Consommés 2020		Consommés 2021 (p)		Demandés 2022 (p)		Coût total	
		AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Navire patrouilleur « Osiris II »	ZEE entourant les terres australes et antarctiques françaises	2	2	1	1							3	3
Navire patrouilleur « Gyptis »	Mer Méditerranée			13,2	2,6	0,3	6,6	0	3	0	1,3	13,5	13,5
Navire patrouilleur « Jeanne Barret »	Manche					4,5	4,5	1	1			5,5	5,5
<b>Coût annuel</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>14,2</b>	<b>3,6</b>	<b>4,53</b>	<b>11,1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1,3</b>		

Source : direction des affaires maritimes.

***b. Des investissements prévus pour renforcer le plan POLMAR-Terre***

En matière de lutte contre les pollutions marines, la France a mis sur pieds le « dispositif POLMAR » en 1978, renforcé depuis les accidents de l'Erika en 1999 et du Prestige en 2002. **Ce dispositif**, qui s'inscrit dans le plan Organisation de la réponse de sécurité civile (ORSEC), **comprend** un volet maritime dit POLMAR-Mer, activé par les préfets maritimes lorsqu'une intervention en mer est nécessaire, et financé par le budget du ministère des armées, et **un volet terrestre dit POLMAR-Terre, activés par les préfets de départements concernés par la pollution lorsqu'elle touche le littoral.**

**Dans le cadre du volet POLMAR-Terre, les directions interrégionales de la mer (DIRM) et les directions de la mer (DM) mettent à la disposition des préfets les matériels issus de leurs 14 centres de stockage : 8 centres dans l'hexagone et 6 en outre-mer.** Ces matériels sont conçus pour lutter contre les pollutions par hydrocarbures de grande ampleur sur le littoral : matériel de protection (42 000 de barrages flottants en métropole, 9 000 en outre-mer, récupérateurs, bacs de stockage de déchets...), de mouillages (corps-morts, chaînes, coffres, ancrés), équipements de protection individuels, outillages de nettoyage des côtes.

**Le fonctionnement de ces centres de stockage, souvent hébergés au sein des locaux des services des phares et balises, et la fourniture des équipements, sont financés par ce programme 205.**

De plus, le budget des affaires maritimes finance les exercices d'entraînement et formations POLMAR-Terre organisés par les directions départementales des territoires et de la mer (DDTM), sous l'autorité des préfets de départements, à l'intention des collectivités territoriales, des ports et des formations militaires de la sécurité civile.

Enfin, le budget des affaires maritimes verse une subvention annuelle de 0,18 million d'euros au Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), chargé de conseiller et d'assister la direction des affaires maritimes dans le choix des techniques et des moyens les plus appropriés pour lutter contre les pollutions marines.

Avec 2,17 millions d'euros en autorisations d'engagement et 2,24 millions d'euros en crédits de paiement, le budget consacré par le programme au plan POLMAR-Terre est en légère hausse en 2022 par rapport à 2021 (respectivement 1,43 million d'euros et 1,53 million d'euros).

**Par arrêté du 24 août 2020, un pôle national d'expertise POLMAR-Terre a été créé**, qui répond au double besoin de fédérer cette organisation complexe et d'apporter une expertise technique et opérationnelle : veille technologique, capitalisation des expériences, offre nationale des stocks de matériels anti-pollution au profit des préfets de zone de défense et de sécurité.

Ce pôle, localisé à Brest, appuie la direction des affaires maritimes pour l'animation du réseau, la formation des référents POLMAR-Terre des DDTM, et l'organisation des exercices annuels. Le plan de modernisation 2017-2022 prévoit, au titre de 2022, la budgétisation de 0,6 million d'euros pour son fonctionnement.

Avec 2,17 millions d'euros en autorisations d'engagement et 2,24 millions d'euros en crédits de paiement, **le budget global dédié au dispositif « POLMAR-Terre » est quasi stable par rapport à 2021** (+ 0,7 million d'euros en AE comme en CP).

Si le dispositif n'a pas été sollicité en 2020, ni en 2021, aucun accident maritime n'ayant entraîné une pollution majeure des littoraux ces années-là, **la direction des affaires maritimes souhaite toutefois le renforcer, en prévision d'épisodes ultérieurs.**

Aussi, **elle envisage d'inclure dans le prochain plan de modernisation des affaires maritimes, pour la période 2023-2027, un programme d'investissement lourd en nouveaux matériels.** Il s'agira notamment d'acquérir des appareils de flottaison permanente, des systèmes de récupération en cas de courants forts et des barrages gros moyens.

**Les implantations des centres seraient par ailleurs revues, pour concentrer la gestion des matériels sur quelques sites.**

En Corse, le centre de stockage d'Ajaccio serait maintenu, pour tenir compte du caractère insulaire du territoire et garantir la meilleure réactivité en cas de pollution majeure. Sa dotation en moyens matériels pourrait être augmentée, par transfert de matériels depuis le continent et à l'aide d'un programme d'investissement de nouveaux matériels. Un second site de stockage pourrait par ailleurs être trouvé pour accueillir de nouveaux matériels.

Les six centres ultra-marins seraient également maintenus.

### *c. Un fonds d'intervention maritime doté de 17,5 millions d'euros*

**Véritable innovation de ce budget des affaires maritimes 2022, le fonds d'intervention maritime (FIM) est doté de 17,5 millions d'euros.**

Il va permettre au ministère de la mer de prendre en charge des dépenses d'investissement et de fonctionnement relatives à des projets identifiés dans le cadre des documents stratégiques de façade (DSF) qui déclinent la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML), ces projets pouvant être portés par des collectivités territoriales ou des associations. En 2022, le budget dévolu à la SNML passe ainsi de 0,25 million d'euros à 17,8 millions d'euros en AE et CP.

Les projets identifiés dans le cadre des DSF concernent :

- des innovations au service des usagers de la mer ;

- la structuration de filières de déconstruction des navires ;
- la structuration de filières de valorisation des sédiments ;
- le soutien aux grands ports maritimes lorsqu'ils prennent en charge le stockage des sédiments avant leur valorisation ;
- la valorisation du patrimoine littoral et sous-marin (tourisme maritime et côtier) ;
- la transition biologique et numérique du secteur de l'aquaculture ;
- la structuration de l'offre de formation aux métiers de la mer et le développement de la connaissance de ces métiers ;
- le développement de l'économie solidaire et sociale du maritime ;
- le développement des biotechnologies bleues.

## 7. L'action 5 Soutien au programme

**En 2022, les dépenses retracées par l'action 5 Soutien au programme,** qui financent le fonctionnement courant des services centraux et déconcentrés de la direction des affaires maritimes, augmentent de 9 % en autorisations d'engagement et de 16 % en crédits de paiement, pour atteindre un niveau inégalé respectivement de 8,1 millions d'euros et 8,7 millions d'euros.

**En loi de finances initiale pour 2021, le budget avait déjà été rehaussé, à hauteur de 20 % par rapport à l'année précédente,** tenant compte d'une surexécution chronique des crédits dénoncée par le rapporteur spécial dans son rapport publié en mai 2020. À l'automne dernier, votre rapporteur avait cependant considéré cette hausse comme insuffisante, au regard du niveau de consommation constaté fin 2019.

La même remarque peut être faite cette année : compte tenu que cette action consomme avec constance 9 millions d'euros chaque année, **le budget de 8,1 millions d'euros en AE pour 2022 reste insuffisant.**

La proposition 2022 ne réalise ainsi pas complètement la préconisation n° 1 formulée dans le rapport publié en juin 2021.

### ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE SOUTIEN AU PROGRAMME 205

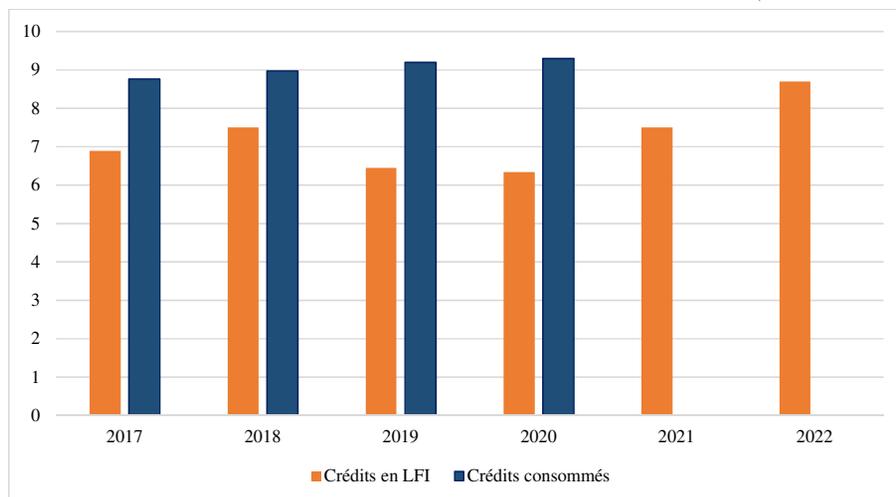
(en millions d'euros)

	2017		2018		2019		2020		2021		2022	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
<b>Crédits en LFI</b>	7,07	7,07	7,6	7,6	6,8	6,7	6,34	6,34	7,4	7,5	8,1	8,7
<b>Crédits consommés</b>	8,76	8,66	8,97	8,96	9,2	8,9	9,3	9,12				

Source : commission des finances, à partir des RAP 2017 à 2020 et des PAP 2021 et 2022 du programme 205 de la mission Écologie.

## CONSOMMATION DES DÉPENSES DE SOUTIEN AU PROGRAMME

(en millions d'euros)



Source : commission des finances, à partir des RAP 2017 à 2020 et des PAP 2021 et 2022 du programme 205 de la mission Écologie.

### B. L'ACTION 43 DU PROGRAMME 203 : LES CRÉDITS PORTUAIRES

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

En 2022, les crédits budgétaires atteignent 100 millions d'euros, en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement : un chiffre stable par rapport à 2021.

En revanche, les crédits ouverts par voie de fonds de concours connaissent une hausse exceptionnelle, de plus de 50 millions d'euros en autorisations d'engagement en 2021 (+ 115 %). Si le budget de l'AFITF ne sera définitivement arrêté qu'en fin d'année 2021, cette prévision résulte de l'impact des crédits ouverts par la mission *Plan de relance* pour le verdissement des ports. Versés à l'AFITF, ils permettent à cette agence d'accroître ses interventions sur le volet portuaire.

**ÉVOLUTION DES CRÉDITS DE L'ACTION 43 PORTS DU PROGRAMME 203**

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

	LFI 2021		PLF 2022		Évolution des crédits LFI 2020/ PLF 2021	
	Crédits adoptés		Crédits demandés		Évolution en %	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Subventions aux grands ports maritimes / Entretien des ports et des capitaineries	93	93	93,1	93,1	0 %	0 %
Soutien et contrôle du transport maritime / Pénibilité métiers portuaires	6,9	6,9	6,7	6,7	- 2,9 %	- 2,9 %
Fonds de concours de l'AFITF	43,8	42,8	94	87	+ 115 %	+ 103 %
Total hors plan de relance	143,7	142,7	193	187	+ 34 %	+ 31 %
Crédits de relance, inscrits à l'action 6 Mer du programme 362 de la mission <i>Plan de relance</i> (alimentent les fonds de concours de l'AFITF)	175	33,1	0	38,1		

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

**1. Les dépenses de dragage : un budget à conforter pour soutenir la compétitivité des grands ports maritimes**

Avec près de 93 millions d'euros en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement en 2022, **l'enveloppe dédiée à la prise en charge par l'État des dépenses réalisées par les grands ports maritimes au titre de leurs missions de service public portuaire** (statut d'autorité portuaire : sécurisation des accès portuaires et police portuaire) **connaît une stagnation depuis 2020**, après avoir fortement augmenté entre 2018 et 2019, de + 29 millions d'euros.

Ce faisant, l'État compense intégralement les charges supportées par les grands ports maritimes pour leurs travaux de dragage, indispensables pour assurer l'accès au port des navires à fort tirant d'eau. En revanche, **cette enveloppe ne lui permet pas de couvrir les autres charges non commerciales** supportées par les grands ports maritimes.

**a. La nécessité de compenser les charges non commerciales des grands ports**

Dans leur rapport de novembre 2018 « La transformation du modèle économique des grands ports maritimes », l'Inspection générale des finances (IGF) et le Commissariat général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) soulignaient **l'importance de soulager les ports de leurs dépenses encourues au titre des missions confiées par l'État**, pour soutenir leur compétitivité.

Concrètement, les rédacteurs du rapport préconisaient de **mettre en place une comptabilité analytique homogène dans les grands ports maritimes, permettant de séparer les charges non commerciales des autres charges** (proposition n° 24) et **d’assurer aux grands ports une prévisibilité quant au financement de ces charges par l’État** (proposition n° 25), ce dernier pouvant s’engager à couvrir un certain pourcentage de ces dernières. Parmi celles-ci, le rapport listait : les dépenses de personnel en matière de capitainerie, les frais de personnel des agents de sûreté portuaire, les équipements liés à la sécurité et à la sûreté portuaires, ou encore les dépenses liées à la gestion d’espaces du domaine portuaire classés par l’État pour des raisons environnementales.

**Pour compenser intégralement les charges non commerciales, il faudrait rehausser à 112 millions d’euros l’enveloppe prévue par le programme 203**, comme votre rapporteur le préconisait dans son rapport spécial du printemps 2021.

**ÉVOLUTION DE L’ENVELOPPE DÉDIÉE À LA COMPENSATION DES CHARGES NON COMMERCIALES DES GRANDS PORTS MARITIMES**

	2017	2018	2019	2020	2021 (p)	2022 (p)
	Consommés	Consommés	Consommés	Consommés	Demandés	Demandés
Travaux de dragage	67	81	89	89	89	89
Autres charges non commerciales	0	0	7	0	4	4
<b>Total</b>	<b>67</b>	<b>81</b>	<b>96</b>	<b>89</b>	<b>93</b>	<b>93</b>

*Source : commission des finances, à partir des réponses du ministère de la mer au questionnaire budgétaire.*

***b. Une exigence qui s’accroît avec la pression fiscale exercée sur les ports***

**La nécessité de compenser les charges non commerciales des grands ports maritimes est d’autant plus forte que la pression fiscale s’accroît pour ces établissements**, qui seront assujettis à la taxe foncière à compter de 2024.

L’article 133 de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021, adopté l’an dernier par amendement du Gouvernement suite à un amendement d’appel du rapporteur, a introduit un article 1501 *bis* dans le code général des impôts, qui précise les modalités de calcul de la taxe foncière, sur la base d’un mécanisme forfaitaire.

### **Article 1501 bis du code général des impôts**

I.-Pour l'application des articles 1498 et 1499 dans les ports, à l'exception des ports de plaisance, la valeur locative des quais et des terre-pleins qui se rapportent à ces quais, affectés aux opérations de chargement, déchargement, transbordement et manutention des marchandises ou d'embarquement et débarquement des passagers, ainsi que des formes de radoub est déterminée, sans préjudice des dispositions de l'article 1494, selon les tarifs suivants :

a) 56 € par mètre linéaire de quai pour les quais et terre-pleins affectés au fret de marchandises en conteneurs ou en vrac, hors activité de fret roulier, lorsque la cote d'exploitation du quai est strictement inférieure à 7,50 mètres et, quelle que soit la cote d'exploitation, pour les quais et terre-pleins affectés au trafic de passagers ou à la pêche ainsi que pour les formes de radoub ;

b) 142 € par mètre linéaire de quai pour les quais et terre-pleins affectés au fret de marchandises en conteneurs, lorsque la cote d'exploitation du quai est supérieure ou égale à 7,50 mètres et strictement inférieure à 15 mètres, ainsi que pour les quais et terre-pleins affectés au fret de marchandises en vrac, lorsque la cote d'exploitation du quai est supérieure ou égale à 7,50 mètres, et, quelle que soit la cote d'exploitation, pour les quais et terre-pleins affectés au fret roulier ;

c) 575 € par mètre linéaire de quai pour les quais et terre-pleins affectés au fret de marchandises en conteneurs, lorsque la cote d'exploitation du quai est supérieure ou égale à 15 mètres.

Pour l'application du présent I, la date de référence de l'évaluation est le 1er janvier 2021 ou, pour les biens créés après cette date, le 1er janvier de l'année de leur création.

II.-Lorsque des quais et terre-pleins dont la valeur locative est déterminée en application du I sont imposés au nom de plusieurs redevables, la valeur locative est répartie, pour l'établissement des impositions de chacun des redevables, au prorata des surfaces concernées.

III.-Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux bâtiments et installations érigés sur les quais et terre-pleins mentionnés au présent article.

IV.-Les valeurs locatives déterminées en application du présent article sont majorées dans les conditions prévues à l'article 1518 bis.

**Ce dispositif**, déjà appliqué pour les ports de plaisance et les autoroutes, et résultant d'un engagement pris par le Gouvernement lors du comité interministériel de la mer de 2019, **était très attendu par les ports et les professionnels portuaires.**

**La méthode forfaitaire prévue par l'article 1501 bis constitue une mesure de simplification administrative évidente et garantit l'homogénéité du calcul de la taxe appliquée aux grands ports sur tout le territoire national.** Elle prévoit que les autorités portuaires doivent déposer, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2022, une déclaration détaillant les informations utiles à l'évaluation de la taxe foncière pour leurs quais et terre-pleins (valeurs locatives notamment). Elles devront également déposer une déclaration, au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2023, recensant les autres biens passibles de taxe foncière situés dans leur emprise.

Afin de mettre en œuvre ces dispositions, **un groupe de travail a été constitué** fin janvier 2021 avec la direction générale des finances publiques, associant les ministères concernés, l'Union des ports de France et quelques ports **afin d'identifier les informations pertinentes nécessaires à l'évaluation de la nouvelle méthode forfaitaire**, en s'appuyant sur des cas concrets. Il doit aboutir à la publication d'un outil de déclaration à destination des ports, accompagné d'une notice explicative.

Selon la sous-direction des ports, à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, **les grands ports maritimes ne sont pas tous capables à ce stade d'évaluer le montant de taxe foncière dont ils pourraient être redevables** – certains méconnaissant les valeurs locatives applicables, faute de cadastrage – **mais il n'est pas exclu que ces montants soient très importants**.

Dans ce contexte, il apparaît de plus en plus urgent d'alléger les charges non commerciales qui pèsent sur les grands ports maritimes, afin de soutenir leur compétitivité.

## **2. Les crédits de relance permettent à l'AFITF de soutenir la transition énergétique des grands ports maritimes**

Estimés à **près de 94 millions d'euros en autorisations d'engagement et 87 millions d'euros en crédits de paiement en 2022**, les fonds de concours versés par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour financer les projets de développement portuaire inscrits dans les contrats de projet État-région atteignent un montant inédit depuis 2017, comparable au niveau d'exécution en fin d'année 2020 (94 millions d'euros en autorisations d'engagement ; 42 millions d'euros en crédits de paiement).

**L'AFITF**, qui bénéficie de crédits versés par l'action 6 *Mer* du programme 362 de la mission *Plan de relance* au titre du « verdissement des ports » (175 millions d'euros d'autorisations d'engagement au total, dont 114,5 millions d'euros en 2021 et 78,5 millions d'euros en 2022) **a pu en effet augmenter ses interventions sur le volet portuaire dès l'année 2020**.

**Des avenants aux contrats de projet État-région (CPER) en cours ont été renégociés au début de l'année 2021** pour inclure notamment des opérations qui s'inscrivent dans la feuille de route des grands ports maritimes pour le déploiement de carburants alternatifs plus propres et de l'électricité à quai à horizon 2050 – exigence fixée par la nouvelle stratégie nationale portuaire adoptée lors du dernier comité interministériel de la mer de janvier 2021.

**En tant qu'accélérateurs de la transition énergétique, les autorités portuaires doivent en effet contribuer à l'atteinte des objectifs de neutralité carbone des transports à horizon 2050**, et notamment le secteur du transport maritime. Les ports français doivent également se positionner sur les filières d'avenir en attirant de nouvelles activités qui constitueront des relais de croissance aux filières traditionnelles telles que les énergies renouvelables, l'écologie industrielle, le stockage et la fourniture de carburants alternatifs, tout en continuant à développer les activités logistiques.

**Les opérations financées par l'AFITF grâce aux crédits de relance permettent ainsi de poursuivre l'électrification des quais et le déploiement de solutions de gaz naturel liquéfié dans les grands ports maritimes.** Elles permettent aussi l'aménagement d'infrastructures fluviales ou ferroviaires pour faciliter le report modal depuis la route vers les modes massifiés pour le pré et post acheminement des marchandises dans les ports.

**L'objectif de la sous-direction des ports est d'exécuter à 100 % les engagements pris par l'État dans le cadre des volets portuaires des CPER en cours, fin 2022.** Fin 2021, 80 % de ces engagements pourraient avoir été exécutés selon les prévisions.

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

	2017		2018		2019		2020		2021 (p)		2022 (p)	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
<b>CPER</b>	40	25	30	29,5	30	28	93,9	42,4	43,8	42,8	94	87
<b>Hors CPER <sup>(1)</sup></b>	2,4	16,9	2,4	11,5	7	4,9						
<b>Total</b>	<b>42,4</b>	<b>41,9</b>	<b>32,4</b>	<b>41</b>	<b>37</b>	<b>32,9</b>	<b>93,9</b>	<b>42,4</b>	<b>43,8</b>	<b>42,8</b>	<b>94</b>	<b>87</b>

<sup>(1)</sup> Opérations inscrites au plan de relance portuaire ou dans les contrats de convergence.

Source : commission des finances, à partir des rapports annuels de performance du programme 205 annexés aux projets de loi de règlement et d'approbation des comptes des années 2015 à 2020, et des projets annuels de performance du programme 205 annexés aux projets de loi de finances pour 2021 et 2022.

**a. La poursuite de l'électrification des quais**

**La fourniture d'électricité par les ports et le raccordement des navires à quai est l'une des solutions permettant de mettre en œuvre la transition énergétique du transport maritime** et de réduire les émissions de particules fines en zone urbaine. Selon les études de la Commission européenne, en France, le branchement d'un navire à une borne électrique à quai permet une réduction de l'émission de CO<sup>2</sup> de l'ordre de 86 %.

**Le branchement des navires aux réseaux d'alimentation électrique terrestres doit permettre d'assurer l'ensemble des besoins énergétiques des navires à quai** (chauffage, climatisation, éclairage, équipements de manutention, treuils, ascenseurs, ventilation des zones de garage, cuisine, vapeur, etc.) et requiert de ce fait des puissances variables selon les navires et selon les phases des opérations commerciales.

**Le développement des infrastructures de raccordement au réseau électrique est un enjeu majeur à cet égard.** La fourniture d'électricité aux navires à quai implique des investissements substantiels tant pour l'armateur que pour le port, car elle exige souvent d'installer des lignes à haute tension supplémentaires et des convertisseurs de fréquence.

**Le rapporteur se réjouit donc que les crédits du plan de relance puissent soutenir ce type de projets.**

À l'échelle nationale, trois grands ports maritimes métropolitains sont déjà équipés d'une dizaine de branchements à quai : Marseille, Dunkerque et La Rochelle. Pour les autres, des projets à horizon 2021-2025-2030 sont déjà lancés.

### **Grand port maritime de Marseille (GPMM)**

La réduction des impacts « Climat, Air, Énergie » figure parmi les axes prioritaires du projet stratégique Marseille-Fos 2020-2024.

Le GPMM a engagé depuis déjà plusieurs années le projet CENAQ (connexion électrique des navires à quai) dont le montant total s'élève à plus de 30 millions d'euros.

Quatre postes à quai sont exploités depuis 2017, sur les deux terminaux « fret » et « passagers » utilisés par les compagnies maritimes La Méridionale et Corsica Linea pour les liaisons Corse-continent (11 000 V et 50 Hz, 2 MVA de puissance par poste à quai pour un total de 6 MW).

Douze postes supplémentaires sont programmés d'ici 2025 : un programme d'investissement de 20 millions d'euros est prévu par le GPMM pour équiper l'ensemble des quais « paquebots – ferries » en connexion électrique à quai.

En pratique, cela se traduit par les projets suivants :

– Terminal « passagers Maghreb » : 4 postes à quai (11 000 V et 50 Hz, 5 MVA de puissance par poste à quai pour un total de 8 MW). Le démarrage de l'exploitation est prévu pour le second semestre 2022 ;

– Terminal « Croisières » : 4 postes à quai, dont un de réparation navale (6 600 et 11 000 V et en 50 et 60 Hz, 16 MVA de puissance par poste à quai pour un total de 36 MW). Le démarrage de l'exploitation est prévu pour fin 2024/début 2025 ;

– Terminaux « Autres et conteneurs » : 4 postes à quai (6 600 V et 60 Hz, 5,5 MVA de puissance par poste à quai pour un total de 6 MW). Le démarrage de l'exploitation est prévu pour mi-2023.

**Le plan de relance portuaire de l'État contribuera pour plus de 5 millions d'euros aux terminaux « croisières » et « ferries internationaux » d'ici à 2022.**

### **Grand port maritime de Dunkerque (GPMD)**

Le port a équipé son terminal conteneurs (« terminal des Flandres ») d'un branchement électrique à quai en 2019. L'opération a été cofinancée à la fois par la communauté urbaine de Dunkerque, la région Hauts-de-France et le GPMD. Deux branchements supplémentaires pour ce terminal sont envisagés dans les années à venir.

Pour les autres terminaux (ferries transmanche et vraquiers), le branchement à quai est envisagé via des shelters déplacés au gré des besoins. Inscrite dans le projet stratégique Dunkerque 2020-2024, cette nouvelle possibilité de branchement fait actuellement l'objet d'une étude.

### **Grand port maritime de La Rochelle (GPMLR)**

L'autorité portuaire a mis en place des bornes permettant d'alimenter les vedettes de l'État et les navires de servitude au « Port de service », ainsi que sur les pontons du « Pôle de réparation et construction navales » et de l'épi du « Bassin à flot ».

Une étude est actuellement en cours pour évaluer la faisabilité de deux nouvelles solutions d'électrification (3 à 5 MW sur le terminal multimodal de « Chef de Baie »).

### **Grand port maritime de Bordeaux**

Deux postes à quai « croisière » du GPMB à Bordeaux-Centre (rive gauche) sont situés dans le périmètre de Bordeaux Métropole. Un travail collaboratif a permis de ramener les connexions d'électricité haute tension depuis le site de Floirac au plus proche du terminal, sur la rive droite, pour limiter des investissements de franchissement. Le futur terminal croisière « Médoc » situé à Pauillac devrait compter une solution d'alimentation électrique en bord à quai.

### **Haropa Ports**

Dans les trois ports Haropa, seuls des systèmes de raccordement électriques à destination des bateaux fluviaux ont été déployés. S'agissant des branchements des navires, plusieurs projets sont à l'étude.

## Ports français proposant de l'électricité à quai



### b. Le déploiement de solutions de gaz naturel liquéfié

Les crédits de relance permettent également de poursuivre le déploiement de solutions de gaz naturel liquéfié dans les grands ports maritimes.

Le GNL permet d'éliminer la quasi-totalité des émissions de composés soufrés (SOx), de réduire de plus 80 % des émissions d'oxyde d'azote (NOx) et jusqu'à 20 % les émissions de dioxyde de carbone (CO2) par rapport aux carburants maritimes conventionnels. Le décret « Programmation pluriannuelle de l'énergie » prévoit le déploiement dans tous les grands ports d'infrastructures de recharge ou de ravitaillement ouvertes au public pour le GNL maritime avant fin 2023.

#### Grand port maritime de Marseille (GPM)

L'autorité portuaire porte une politique ambitieuse de développement du soutage GNL. C'est au grand port maritime de Marseille que la première opération française d'avitaillement GNL en « ship-to-ship » a été réalisée, pour le paquebot Costa Smeralda (groupe Costa Croisières).

En 2021, le GPMM a annoncé la livraison d'un navire souteur permettant l'avitaillement des navires en GNL. D'une capacité de 18 600 m<sup>3</sup>, le Gas Vitality s'approvisionnera à partir des terminaux méthaniers du port de Marseille-Fos. Cette annonce fait suite à un premier accord signé en décembre 2019 entre Total et la CMA-CGM pour la fourniture de 270 000 tonnes par an de GNL sur dix ans afin d'approvisionner cinq futurs porte-conteneurs de 15 000 EVP de l'armateur qui doivent être exploitées sur la ligne Asie – Méditerranée. Le souteur GNL affrété à la compagnie japonaise Mitsui O.S.K Lines (MOL) sera opéré sous pavillon français par GazOcéan, la filiale marseillaise de TotalEnergies Marine Fuels. Le navire a achevé ses essais en mer en juillet 2021 et devrait être mis en service d'ici fin 2021.

### **Grand port maritime de Dunkerque (GPMD)**

L'autorité portuaire est en mesure de catalyser un marché potentiel large d'utilisation du GNL comme carburant alternatif, tant en raison de son positionnement géographique, étant le premier grand port à l'entrée dans le *range* nord européen et à proximité des rails de navigation en Manche – Mer du Nord, de la présence du terminal méthanier à Loon-Plage, que des infrastructures dont il dispose pour répondre aux besoins exprimés par les transports maritimes, fluviaux, routiers et ferroviaires.

L'infrastructure existante de déchargement et de rechargement de navires a été adaptée en station d'avitaillement maritime et dimensionnée pour pouvoir accueillir des navires de petite taille dont notamment le navire souteur affrété par Total en vue de l'avitaillement en GNL des porte-conteneurs de CMA-CGM : le Gas Agility. Ce navire, d'une capacité de stockage de 18 600 m<sup>3</sup> et d'une longueur de 135 mètres, armé par la société MOL, peut alimenter les porte-conteneurs de CMA-CGM dont le besoin en soule GNL est évalué à 300 000 tonnes par an.

Le GPMD a délivré fin avril 2021 l'agrément autorisant les opérations de soutage de GNL par navire avitailleur depuis le terminal des Flandres. Le navire Gas Agility a réalisé le 30 avril 2021 son premier soutage au terminal des Flandres, livrant au porte-conteneur CMA CGM Jacques Saadé 16 400 m<sup>3</sup> de gaz.

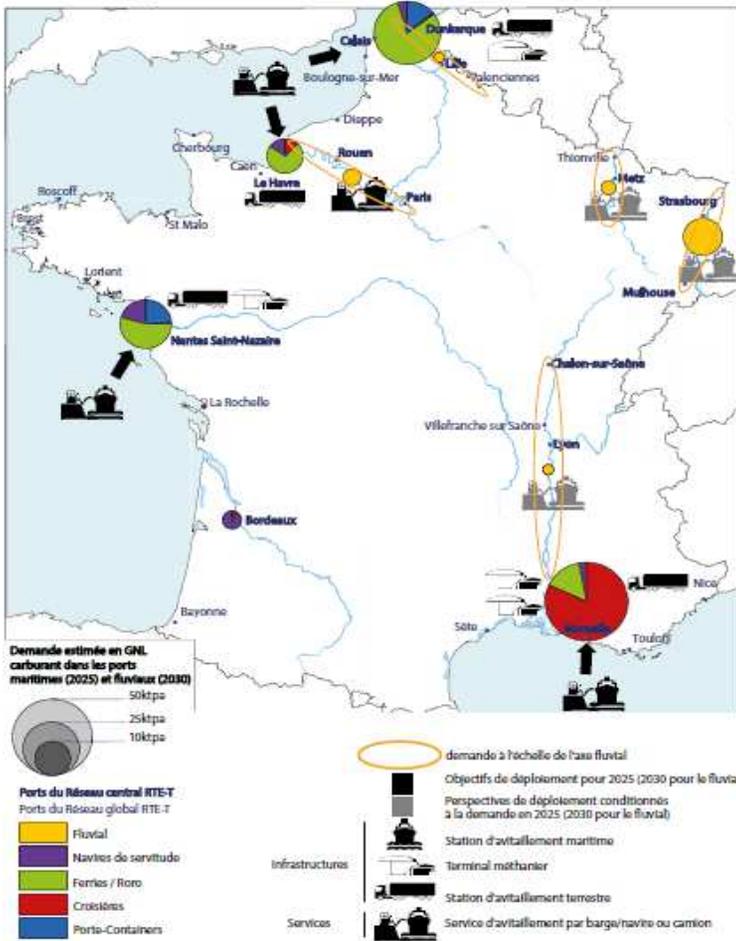
### **HAROPA-Port du Havre**

Contrairement aux ports de Dunkerque et de Marseille, il ne dispose pas d'un terminal méthanier. Pour proposer un avitaillement en GNL, le port du Havre doit faire venir du GNL par camion-citerne. Des études de pré-faisabilité ont été menées depuis 2018. Elles ont permis de mieux cerner le marché potentiel aussi bien en termes de volumes que de typologie d'avitaillement (par camions ou par engins flottants).

Ces études prévoient qu'à horizon 2025, la demande en GNL pourrait être de 42 000 m<sup>3</sup> par an et de 98 000 m<sup>3</sup> par an en 2030. Elles prévoient également que pour les grands volumes d'avitaillement (supérieurs à environ 500 m<sup>3</sup>), HAROPA-Port du Havre devra développer une offre de service basée sur un engin flottant pouvant se réapprovisionner localement ce qui implique d'investir dans une solution de stockage sur le port du GNL importé par camions.

Le port du Havre prévoit ainsi un projet d'avitaillement par navire et le renforcement de la capacité de stockage à horizon 2023-2025. Cela représente un investissement de l'ordre de 30 millions à 65 millions d'euros, pour une capacité de stockage 10 000 à 20 000 m<sup>3</sup> et environ 25 millions d'euros pour une barge de soutage de 3 000 m<sup>3</sup>.

**Plan d'action d'avitaillement en GNL carburant marin / fluvial  
dans les ports maritimes en 2025 et sur les axes fluviaux en 2030**



Source : ministère de la mer.

## ANNEXE 1 – BILAN DU FONTENOY DU MARITIME



Paris, le 30 JUIL. 2021

La ministre

Monsieur le Député,

Par ma lettre du 13 novembre 2020, j'ai pris l'initiative de lancer le Fontenoy du maritime, annoncé lors de l'Assemblée Générale d'Armateurs de France le 28 octobre.

Dans ce courrier, j'énonçais un double objectif : d'une part, accroître l'activité économique maritime française en agissant notamment sur la compétitivité des armements, le développement des compétences ou encore en favorisant les facteurs de solidarité économique et, d'autre part, accompagner la transition écologique du secteur en aidant à améliorer ses performances environnementales.

Ces objectifs n'ont pas changé, et le résultat des 8 mois de travaux, dont je vous avais exposé les grandes lignes lors de nos échanges, renforce ma conviction que la France peut devenir une grande puissance maritime, notamment grâce à sa marine marchande.

Par ailleurs, je mesure, et les contributions l'ont montré, que la réalité maritime d'aujourd'hui est aussi celle de l'urgence : l'urgence sociale notamment en Europe, l'urgence écologique de la décarbonation du maritime, l'urgence économique et stratégique enfin. Il faut préserver notre souveraineté car plus de 90% des biens que nous avons dans nos foyers, plus de 90% des biens que nos entreprises utilisent pour fonctionner au quotidien ont un jour pris la mer.

Ces trois urgences sont les trois piliers du développement durable. Toute politique qui se construit sans eux est vouée à l'échec. Or, si le projet de la France échoue, nous ne pourrions qu'assister au déclassement, lent, progressif mais continu de notre pays en matière maritime.

Aussi, la première pierre de cette grande politique que doit être le Fontenoy, c'est celle de la consolidation des fondations. C'est sur elles que viendront reposer les étages de notre gréement.

Pour consolider ces fondations, l'Etat a la ferme volonté de s'engager.

-/-

1. Pour préserver nos capacités nationales de financement des navires et de leur transition écologique, le Gouvernement veut :
  - Préserver le crédit-bail fiscal français ;
  - Proposer la réforme du dispositif de suramortissement vert pour accélérer la transition écologique des navires ;
  - Permettre le couplage du dispositif de crédit-bail fiscal, avec la garantie des projets stratégiques, afin de favoriser le financement de projets réalisés à l'étranger par des armateurs français en valorisant la contribution de l'entreprise à l'intérêt national ;
  - Permettre le couplage du crédit-bail fiscal, avec la Garantie Interne afin d'offrir une couverture spécifique dans le cadre de l'assurance-crédit pour soutenir les contrats domestiques du secteur maritime ;
  - Lancer des missions rapides sur l'évolution de la taxe au tonnage, des hypothèques maritimes, et sur le développement des modes de financement alternatifs.
2. Pour favoriser l'augmentation de la capacité d'encours crédit des banques françaises dédiées au shipping, le Gouvernement incitera la BPI à intervenir dans le mécanisme de réduction du risque bancaire en cours d'élaboration par les banques et les assurances de la place française.
3. Pour développer notre pavillon et nos compétences, le Gouvernement veut :
  - Doubler le nombre d'officiers formés à l'ENSM d'ici 2027 ;
  - Mettre en place une aide à l'emploi maritime pour les marins inscrits à l'ENIM dans un périmètre qui reste à arbitrer ;
  - Renforcer la compétence maritime de Pôle emploi à partir de 2022 ;
  - Mettre en place à partir de 2022 un plan de contrôle conjoint entre l'inspection du travail et la direction des affaires maritimes, notamment en matière d'Etat d'accueil ;
  - Initier en Europe des actions concrètes pour définir un espace social maritime harmonisé.
4. Pour rendre plus performante la gestion des registres, le Gouvernement veut renforcer les compétences, l'équipe et les moyens du guichet unique RIF.
5. Pour amplifier la capacité de recherche et développement des industriels de la mer, le Gouvernement s'engage à doter le CORIMER d'un dispositif permettant le traitement efficace et adapté des petits projets.

Ces actions ne produiront leurs effets que si elles bénéficient à des opérateurs économiques dont la dynamique s'inscrit dans cette ambition commune et collective.

J'ai eu l'occasion de vous le dire, sans vous, parlementaires, ces engagements ne pourront voir le jour puisqu'un grand nombre des mesures que je viens de citer devront nécessiter des modifications législatives, en premier lieu dès le PLF 2022. J'ai vu au cours de cet exercice que je pouvais compter sur votre soutien. Je sais que je pourrai à nouveau compter sur votre engagement lorsque ces mesures seront présentées devant le Parlement.

Avant cette ultime étape, je souhaite présenter, à l'occasion des Assises de l'économie de la mer, un véritable pacte de performance qui symbolisera les engagements entre l'État, les entrepreneurs, les financeurs, les organisations syndicales et les organisations professionnelles.

Cette démarche collective peut être le fondement d'une marine marchande française nouvelle. La consolidation des acquis de ces derniers mois est une première marche.

Prédisposée par sa géographie, animée par une volonté collective et guidée par l'intérêt supérieur du pays, la France peut devenir une puissance maritime mondiale.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, à l'assurance de ma haute considération.



Annick GIRARDIN



## EXAMEN EN COMMISSION

*Au cours de sa réunion du jeudi 21 octobre 2021 à 9 heures 30, la commission des finances a examiné et, conformément à la recommandation de rapporteurs, a adopté les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durable : affaires maritimes.*

*La [vidéo](#) de cette réunion est consultable sur le portail de l'Assemblée Nationale.*

*Le [compte rendu](#) sera disponible bientôt sur le site.*

*Suivant l'avis favorable du rapporteur, la commission a adopté les crédits de la mission.*

\*

\* \*



## **PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LES RAPPORTEURS SPÉCIAUX, DÉPLACEMENTS ET CONTRIBUTIONS ÉCRITES**

### **Ministère de la mer :**

Mme Annick Girardin, ministre de la mer

Cabinet de la ministre : Mme Raphaëlle Séguin, conseillère budgétaire ;  
Mme Alizée Bombardier, conseillère parlementaire

Direction des affaires maritimes : M. Thierry Coquil, directeur ;  
M. Christophe Lenormand, adjoint au directeur

### **Ministère de la transition écologique :**

Direction des services de transport : M. Alexis Vuillemin,  
directeur ; M. Nicolas Trift, sous-directeur en charge des ports

**École nationale supérieure maritime** : Mme Caroline Grégoire, directrice  
générale ; M. Yann Vachias, directeur général adjoint

**Armateurs de France \*** : M. Jean-Emmanuel Sauvée, président ;  
M. Jean-Marc Lacave, délégué général ; Mme Cécile Rafat, responsable des affaires  
économiques, fiscales et statistiques ; Mme Laurène Niamba, responsable des  
relations institutionnelles et des affaires juridiques ; M. Jean-Claude Charlo,  
directeur général de DFDS ; M. Benoît Dehaye, directeur général de La Méridionale  
et M. Marc Etcheberry, directeur général de Geogas et président suppléant  
d'Armateurs de France.

*\* Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la  
Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*