



N° 292

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 6 octobre 2022.

## 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 2023** (n° 273),

PAR M. JEAN-RENÉ CAZENEUVE,  
Rapporteur général  
Député

---

ANNEXE N° 19

**ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES :**

**AFFAIRES MARITIMES**

Rapporteur spécial : M. MICHEL LAUZZANA

Député

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL .....</b>	<b>5</b>
<b>DONNÉES CLÉS .....</b>	<b>7</b>
<b>I. LE PROGRAMME 205 <i>AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE</i> .....</b>	<b>9</b>
<b>A. APPRÉCIATIONS GÉNÉRALES SUR LE PROGRAMME .....</b>	<b>9</b>
1. Des évolutions de périmètre pour une vision plus complète .....	9
2. L'évolution des financements extrabudgétaires.....	9
3. Des dépenses fiscales élevées mais insuffisamment précisées .....	10
a. Des dépenses fiscales manquantes.....	10
b. La taxation au tonnage, financement massif de la marine de commerce.....	10
c. Un absent des évaluations budgétaires : le « suramortissement vert » .....	11
4. Le versement imminent de la subvention à Brittany ferries .....	12
<b>B. L'ACTION 1 <i>SURVEILLANCE ET SÛRETÉ MARITIMES</i> .....</b>	<b>13</b>
1. La Société nationale de sauvetage en mer .....	13
2. Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage .....	14
3. La signalisation maritime.....	16
<b>C. L'ACTION 2 <i>EMPLOIS ET FORMATIONS MARITIMES</i> .....</b>	<b>16</b>
1. L'École nationale supérieure maritime .....	16
2. Le développement de l'attractivité des métiers du maritime .....	17
3. Les autres dépenses.....	18
<b>D. L'ACTION 3 <i>INNOVATION ET FLOTTE DE COMMERCE</i> .....</b>	<b>18</b>
1. Le soutien économique à la flotte de commerce.....	18
a. Le dispositif pérenne : les exonérations ENIM et non-ENIM.....	18
b. Le dispositif temporaire : le soutien aux entreprises d'armement maritime .....	19
c. Le cumul de ces deux dispositifs est un levier de compétitivité important qui doit être contrôlé.....	20

2. La prise en charge des pensions et retraites de la Compagnie générale maritime et financière.....	20
E. L'ACTION 4 ACTION INTERMINISTÉRIELLE DE LA MER.....	21
1. La surveillance des activités maritimes .....	21
2. Le dispositif anti-pollution.....	22
F. L'ACTION 5 SOUTIEN ET SYSTÈMES D'INFORMATION.....	22
G. L'ACTION 7 PÊCHE ET AQUACULTURE.....	23
H. L'ACTION 8 PLANIFICATION ET ÉCONOMIE BLEUE.....	24
<b>II. LES FINANCEMENTS DE L'ACTION 43 DU PROGRAMME 203 : DES CRÉDITS PORTUAIRES STABLES À STRUCTURE CONSTANTE.....</b>	<b>26</b>
<b>III. LES FINANCEMENTS DU PLAN DE RELANCE : UN APPOINT SIGNIFICATIF .....</b>	<b>27</b>
A. LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES PORTS.....	27
B. LE VERDISSEMENT DE LA FLOTTE DES AFFAIRES MARITIMES .....	27
C. LA MODERNISATION DES CROSS.....	28
D. LE SOUTIEN À LA PÊCHE ET À L'AQUACULTURE .....	28
<b>EXAMEN EN COMMISSION .....</b>	<b>29</b>
<b>PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL .....</b>	<b>31</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 aux affaires maritimes et aux ports au sens du présent rapport spécial <sup>(1)</sup> sont proposés à 396 millions d'euros en AE et 433 millions d'euros en CP pour 2023, en baisse de 10 % en AE et stables en CP, en incluant les fonds de concours et les attributions de produits. **Les crédits couverts par le rapport spécial continueront à être renforcés par des crédits de la mission *Plan de relance***, pour financer des investissements relatifs notamment à la transition écologique du secteur maritime.

**La quasi stabilité des crédits en dépit du contexte inflationniste** qui touche particulièrement les dépenses du programme, notamment les carburants pour les navires de l'administration et les exonérations de cotisations salariales dont le montant dépend de l'évolution des salaires, montre **un effort budgétaire certain pour contribuer à la maîtrise de la dépense publique**, en mettant à profit le caractère flexible de certaines dépenses, notamment d'investissements, ces derniers ayant de surcroît déjà été abondés par le plan de relance et les augmentations des crédits des années précédentes. **Le rapporteur déplore cependant que ces efforts budgétaires ne soient pas présentés comme tels dans les documents soumis au Parlement, et que les investissements décalés (d'après les informations qui lui ont été transmises, il s'agirait des CROSS et des DCS) ne soient pas précisément indiqués.**

En parallèle, le programme 205 poursuit le financement de deux dispositifs de soutien à la flotte de commerce, qui permettent aux armateurs d'être exonérés de toute cotisation sociale et de ne verser ainsi à leurs employés que leur salaire net de toute charge sociale. **Il s'agit de dispositifs essentiels** pour maintenir la compétitivité des armateurs français dans un contexte extrêmement concurrentiel, et alors que certains d'entre eux ont été fragilisés par la crise sanitaire.

La taxe au tonnage, dépense fiscale rattachée au programme 205, est également **un outil important pour la compétitivité des armateurs français, que soutient le rapporteur spécial.**

Le rapporteur spécial a été sensibilisé par l'École nationale supérieure maritime (ENSM), qui délivre la formation supérieure préparatoire aux carrières d'officier de la marine marchande, sur l'insuffisance de son plafond d'emplois pour lui permettre d'atteindre l'objectif qui lui a été fixé par le Fontenoy du maritime : le doublement du nombre d'officiers de marine marchande diplômés d'ici 2027. **Il soutiendra à l'occasion des débats budgétaires un relèvement de ce plafond.**

---

(1) Le présent rapport spécial couvre le programme 205 Affaires maritimes, pêche et aquaculture et l'action 43 Ports du programme 203 Infrastructures et services de transports. Les crédits demandés sur la mission Plan de relance concourant à la politique maritime et portuaire de l'État seront mentionnés à titre indicatif.

Le rapporteur spécial a été alerté à l'occasion des auditions qu'il a conduites sur l'insuffisance des contrôles du dispositif dit de « l'État d'accueil », qui oblige un navire battant pavillon étranger naviguant dans les eaux territoriales françaises à appliquer pour tous ses équipages un socle minimal de réglementations sociales inspirées du droit du travail français. Alors que le nombre de contrôles réalisés serait insuffisant, le Gouvernement lui a indiqué que ceux-ci seraient renforcés en début d'année 2023 en débutant par les champs d'éoliennes en mer. **Le rapporteur sera attentif à cette évolution.**

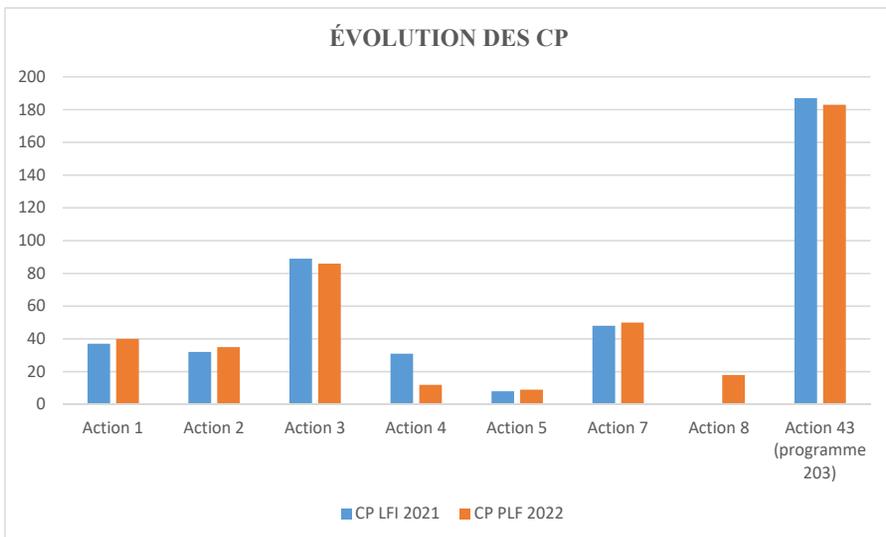
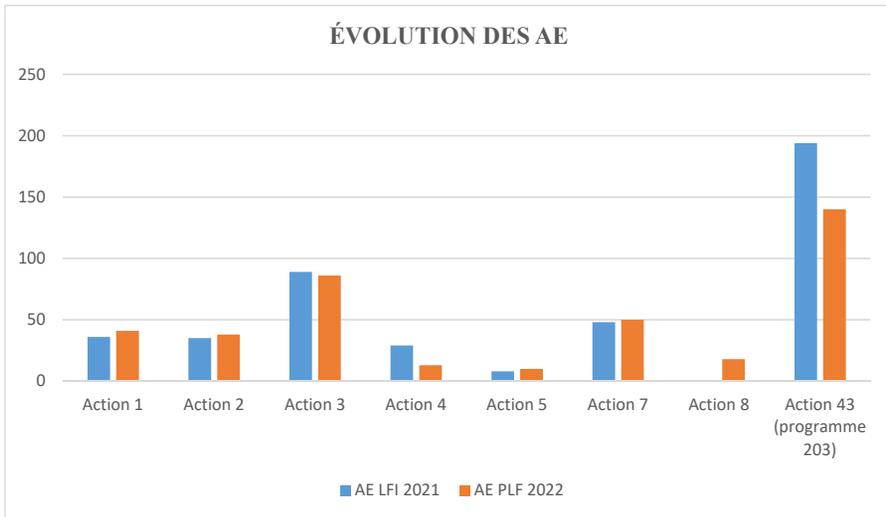
## DONNÉES CLÉS

### ÉVOLUTION DES CRÉDITS COUVERTS PAR LE PRÉSENT RAPPORT

(en millions d'euros, y. c. fonds de concours)

Crédits budgétaires Fonds de concours Total	AE			CP		
	LFI 2021	PLF 2022	Évolution (%)	LFI 2021	PLF 2022	Évolution (%)
Action 1 Surveillance et sécurité maritimes	33	32	- 3	34	30	- 12
	3	9	200	3	10	233
	<b>36</b>	<b>41</b>	<b>14</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>8</b>
Action 2 Emplois et formations maritimes	35	38	9	32	35	9
	0	0		0	0	
	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>9</b>	<b>32</b>	<b>35</b>	<b>9</b>
Action 3 Innovation et flotte de commerce	89	86	- 3	89	86	- 3
	0	0		0	0	
	<b>89</b>	<b>86</b>	<b>- 3</b>	<b>89</b>	<b>86</b>	<b>-3</b>
Action 4 Action interministérielle de la mer	27	13	- 52	29	12	- 59
	2	0	- 100	2	0	- 100
	<b>29</b>	<b>13</b>	<b>- 55</b>	<b>31</b>	<b>12</b>	<b>- 61</b>
Action 5 Soutien et systèmes d'information	8	9	13	8	9	13
	0	1		0	0	
	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>25</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>13</b>
Action 7 Pêche et aquaculture <sup>(1)</sup>	48	50	4	48	50	4
	0	0		0	0	
	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>4</b>	<b>48</b>	<b>50</b>	<b>4</b>
Action 8 Planification et économie bleue	0	18		0	18	
	0	0		0	0	
	<b>0</b>	<b>18</b>		<b>0</b>	<b>18</b>	
Action 43 Ports (programme 203)	100	94	- 6	100	94	- 6
	94	46	- 51	87	89	2
	<b>194</b>	<b>140</b>	<b>- 28</b>	<b>187</b>	<b>183</b>	<b>- 2</b>
<b>Total</b>	340	340	0	340	334	- 2
	99	56	- 43	92	99	8
	<b>439</b>	<b>396</b>	<b>- 10</b>	<b>432</b>	<b>433</b>	<b>0</b>

(1) L'action 7 nouvellement créée sur le programme 205 résulte en fait du transfert sur ce programme de l'ancienne action 28 Pêche et aquaculture du programme 149 Compétitivité et durabilité de l'agriculture, de l'agro-alimentaire, de la forêt, de la pêche et de l'aquaculture.



## **I. LE PROGRAMME 205 AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE**

Le programme 205 *Affaires maritimes, pêche et aquaculture* est doté, pour 2023, de 247 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE) et de 241 millions d'euros en crédits de paiement (CP), ce qui représente une hausse de 3 % en AE et une stabilité en CP. Ces crédits devraient être complétés par 10 millions d'euros de fonds de concours en AE et en CP.

### **A. APPRÉCIATIONS GÉNÉRALES SUR LE PROGRAMME**

#### **1. Des évolutions de périmètre pour une vision plus complète**

Le présent projet de loi de finances (PLF) propose de faire passer le programme 205 de 5 à 7 actions, du fait notamment de la réintégration des crédits dédiés à la pêche et à l'aquaculture depuis le programme 149. Une nouvelle action dédiée à la planification et l'économie bleue est également créée, elle regroupe les crédits de la plaisance et de la planification maritime autrefois sur l'action 4 du programme.

Ces évolutions de périmètre seront détaillées avec l'analyse des actions concernées.

#### **2. L'évolution des financements extrabudgétaires**

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

Les crédits ainsi ouverts sont aléatoires puisqu'ils sont destinés au remboursement postérieur, 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 dans le cadre de son plan de modernisation.

Les fonds de concours attendus sur le programme 205 augmentent de 5 à 10 millions d'euros en AE et en CP. Cette hausse résulte du transfert de périmètre entraînant la budgétisation sur le programme des crédits dédiés à la pêche. Ils devraient être affectés sur l'action 1 *Surveillance et sécurité maritimes* et non sur la nouvelle action 7.

### 3. Des dépenses fiscales élevées mais insuffisamment précisées

#### a. Des dépenses fiscales manquantes

Le rapporteur spécial s'associe au souhait de son prédécesseur<sup>(1)</sup>, qui souhaitait que figurât dans la liste des dépenses fiscales **l'ensemble des dispositifs fiscaux existant au bénéfice de la flotte de commerce**. On peut notamment penser à deux exonérations ou réductions de TICPE<sup>(2)</sup> listées à l'article L. 312-48 du code des impositions sur les biens et services :

– l'exonération pour les carburants consommés pour les besoins de la navigation maritime ;

– l'exonération pour l'électricité produite à bord des navires et bateaux.

Il est dommage que cette préconisation n'ait pas été prise en compte dans le cadre de la préparation du présent projet, le bleu budgétaire n'intégrant pas de nouvelle dépense fiscale. Or les documents budgétaires ont vocation à donner une vue en coûts complets des moyens des politiques publiques.

#### b. La taxation au tonnage, financement massif de la marine de commerce

Le programme 205 porte une dépense fiscale dont le coût a quasiment décuplé en 2022 par rapport à 2021, passant de 395 millions d'euros à 3 810 millions d'euros. Il s'agit de la taxation au tonnage<sup>(3)</sup>. Les entreprises dont le chiffre d'affaires provient pour au moins 75 % de l'exploitation de navires de commerce peuvent opter pour ce mode de taxation. Leur impôt sur les sociétés est alors calculé sur la base du tonnage des navires qu'elles exploitent, indépendamment du bénéfice réel réalisé. L'objectif de ce dispositif est de rendre les navires français plus compétitifs, dans un contexte de forte concurrence internationale.

**Le rapporteur spécial soutient pleinement ce dispositif.** En effet, il s'agit d'un dispositif adopté par quasiment tous les pays en Europe, qui n'est pas toujours avantageux pour les armateurs, leur activité étant extrêmement cyclique. De plus, il permet de financer la transition écologique du transport maritime, une très grande majorité des bénéfices réalisés par les armateurs étant réinvestis, notamment dans la décarbonation du transport maritime.

---

(1) Rapport spécial de M. Saïd Ahamada, projet de loi de finances pour 2022 : [https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion\\_fin/115b4524-tiii-a16\\_rapport-fond.pdf](https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion_fin/115b4524-tiii-a16_rapport-fond.pdf).

(2) Qui n'existe plus sous cette appellation suite à l'ordonnance n° 2021-1843 du 22 décembre 2021 portant partie législative du code des impositions sur les biens et services et transposant diverses normes du droit de l'Union européenne. L'ancienne TICPE est désormais la **fraction de l'accise sur les énergies perçues en métropole sur les produits énergétiques, autres que les gaz naturels et les charbons**, codifiée aux articles L. 312-1 et suivants du code des impositions sur les biens et services.

(3) Le tonnage est la capacité de transport d'un navire.

**c. Un absent des évaluations budgétaires : le « suramortissement vert »**

Le rapporteur souscrit à la critique formulée par son prédécesseur, qui regrettait que la déduction exceptionnelle en faveur des navires, bateaux ou équipements répondant à des enjeux écologiques (dispositif dit de « suramortissement vert ») ne fût pas évaluée dans les documents budgétaires.

**Le « suramortissement vert »**

Le dispositif, prévu à l'article 39 *decies* C du code général des impôts et mis en place en 2020, incite les armateurs à acquérir des systèmes de propulsion verts pour leurs navires, en leur permettant de déduire les coûts d'acquisition de l'impôt sur les sociétés (sous réserve qu'ils n'aient pas opté pour la taxation au tonnage). La déduction est modulée en fonction du niveau de protection environnementale des équipements des navires.

Le dispositif a dû être corrigé à plusieurs reprises pour devenir plus opérationnel car il souffrait, dans sa version initiale, de plusieurs défauts. Ce constat était à imputer à des critères géographiques inadaptés, qui excluaient tous les navires opérés sur les lignes transocéaniques et la majorité de ceux qui participent au commerce international. Outre le ciblage vers les flottilles de navigation côtière, la mesure avait été justifiée par la volonté de réserver aux riverains du littoral français, contribuables, le bénéfice des avantages attendus des équipements verts pour la protection de l'environnement marin et atmosphérique. Une telle considération n'était cependant pas en phase avec la promotion internationale de la lutte contre le changement climatique que soutient la France. De plus, la mesure est plus productive sur les navires au long cours car ce sont eux qui émettent le plus en volume.

L'assiette de référence était également restrictive. La modulation du pourcentage de déduction applicable était l'expression d'une démarche incitative affirmée en matière d'amélioration de la performance environnementale des navires, mais elle ne coïncidait pas avec la réalité de l'offre disponible, en raison du caractère immature de beaucoup de technologies décarbonées qui deviennent progressivement plus envisageables pour le secteur.

Le Gouvernement a donc souhaité rendre plus opérationnel ce mécanisme demeuré sans effet à ses débuts. Dans cette optique, la loi de finances pour 2022 <sup>(1)</sup> a décidé de :

- supprimer la restriction imposée par les critères géographiques pour les remplacer par le respect de ceux de l'éligibilité à la taxe au tonnage ;
- plafonner les dépenses éligibles à 15 millions d'euros, sans que ce plafond ne s'applique lorsque la propulsion est décarbonée ;
- faire évoluer l'assiette des biens éligibles, en complétant la liste des catégories d'équipements éligibles avec les biens dont l'exploitation requiert l'utilisation de carburants dont les performances émissives sont analogues à celles du gaz naturel liquéfié.

L'assouplissement des règles doit permettre un recours accru au mécanisme, peu utilisé jusqu'ici. Il devrait toutefois prendre son essor, même si les prévisions sont malaisées, dans la mesure où les renouvellements de flotte dépendent au premier chef des armateurs, eux-mêmes soumis à des contraintes diverses : disponibilité des financements, calendriers des chantiers navals, programmation logique des renouvellements, réglementation environnementale, coût des combustibles, modification brutale des flux.

*Source : commission des finances d'après les réponses au questionnaire budgétaire.*

---

(1) Loi n° 2021-1900 du 30 décembre 2021 de finances pour 2022.

#### 4. Le versement imminent de la subvention à Brittany ferries

Les crédits de l'aide exceptionnelle à destination de Brittany ferries, prévue pour l'année 2022 sur l'action 3 du programme 205, sont absents du présent projet. En effet, quoique la subvention n'ait toujours pas été versée, son versement serait imminent d'après les informations communiquées au rapporteur spécial.

Ce délai est lié au fait qu'elle ait été conditionnée à la participation financière des actionnaires au plan de redressement, qui d'après la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DG AMPA) « devrait intervenir au second semestre 2022 ».

##### L'aide à Brittany Ferries

En 2020, l'armateur Brittany Ferries a rencontré de graves difficultés économiques en raison des mesures sanitaires liées à la covid-19. Ces difficultés s'ajoutaient à un contexte difficile depuis la procédure du Brexit.

Afin d'assurer l'avenir de l'entreprise, le principe d'un soutien de la part des pouvoirs publics a été décidé. Après examen de la situation de la compagnie, le Comité interministériel de restructuration industrielle (CIRI) a notifié des mesures d'aides à la Commission européenne. Cette dernière a rendu une décision en date du 23 septembre 2021 autorisant la France à accorder une aide à l'armateur.

Sur la base de cette décision, le Gouvernement a décidé, en 2021, d'accorder une subvention de 45 millions d'euros budgétée sur le programme 205.

Le versement de la subvention repose sur la réalisation des conditions suivantes :

- La pré-notification des mesures d'aides à Brittany Ferries par les autorités françaises et la décision de la Commission européenne du 23 septembre 2021 autorisant la France à accorder cette aide ;
- la participation des banques partenaires pour combler le reste du besoin de financement, notamment le financement des options d'achat des navires ;
- la participation financière des actionnaires au plan de redressement.

À ce stade, l'ensemble des conditions a été réalisé sauf la dernière : cette participation devrait être apportée au second semestre 2022. Une fois cette dernière condition réalisée, le versement de la subvention pourra intervenir.

Afin de pouvoir verser cette subvention, le programme 205 avait été abondé dès 2021.

L'abondement du programme 205 découle essentiellement de la seconde loi de finances rectificative pour 2021 <sup>(1)</sup>, qui a ouvert 35,6 millions d'euros en AE et 34,4 millions d'euros en CP sur le programme 205 pour cette subvention. Le solde de la subvention est financé par la non annulation de 10,38 millions d'euros d'AE et 11,55 millions d'euros de CP, prévue initialement dans le cadre de la régulation de fin de gestion 2021.

Ces crédits ont fait l'objet d'un report sur l'année en cours dans le cadre de la LFI 2022 <sup>(2)</sup>.

Les crédits étant désormais disponibles sur le programme 205, dès le versement de la participation des actionnaires, le paiement pourra intervenir.

*Source : commission des finances d'après les réponses au questionnaire budgétaire.*

(1) Loi n° 2021-1549 du 1<sup>er</sup> décembre 2021 de finances rectificative pour 2021.

(2) Loi n° 2021-1900 du 30 décembre 2021 de finances pour 2022.

## **B. L'ACTION 1 SURVEILLANCE ET SÛRETÉ MARITIMES**

Cette action finance les missions régaliennes d'organisation du sauvetage en mer, de contrôle de sécurité à bord des navires et de maintenance des phares et balises.

Elle connaîtra en 2023 un changement de périmètre. En effet, le soutien du fonctionnement des 29 capitaineries des ports où l'autorité du pouvoir de police portuaire est exercée par l'État y figure désormais, en provenance du programme 203.

Les dépenses de cette action sont prévues dans le présent projet à hauteur de 32 millions d'euros en AE et 30 millions d'euros en CP, en recul respectivement de - 3 % et - 12 %.

### **1. La Société nationale de sauvetage en mer**

La principale dépense de l'action, à hauteur de **11 millions d'euros** en AE et en CP, est la **subvention de l'État à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)**.

La SNSM est une association reconnue d'utilité publique qui est un partenaire de l'État dans ses missions de secours en mer. Elle intervient tant par ses nageurs sauveteurs sur les zones de plage que par ses sauveteurs embarqués en mer.

Les moyens de la SNSM sont matériels et humains : 777 embarcations dédiées au sauvetage et à la formation, 8 800 bénévoles et 104 salariés.

Son budget s'accroît depuis une dizaine d'années du fait des besoins d'investissement de l'association dans un contexte de vieillissement de la flotte, mais aussi de la volonté de professionnalisation de ses bénévoles pour la formation, la gestion technique et la collecte des fonds. Elle est financée par des dons, legs et mécénats, des soutiens des collectivités territoriales, ainsi qu'une participation de l'État. Une convention triennale signée en 2021 a entériné un montant d'environ 11 millions d'euros pour les années 2021 à 2023, représentant le triple de celui de la période antérieure à 2018 (3,5 millions d'euros), et près du quintuple de celui d'avant 2015. Le rendement de la taxe relative à l'éolien en mer créée en 2017, qui lui est partiellement affectée, sera amené à croître à mesure que seront inaugurés les parcs français.

## ÉVOLUTION DES SOURCES DE FINANCEMENT DE LA SNSM

(en millions d'euros)

	2020	2021	2022	2023	Part du financement 2023 (en %)
<b>Budget de la SNSM</b>	<b>47</b>	<b>54,9</b>	<b>54,3</b>	<b>56,7</b>	<b>100</b>
Subvention versée par le programme 205	10,3	10,3	10,3	10,3	21
Fraction du produit de la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (ex-DAFN) <sup>(1)</sup>	0,4	0,2	4	4	8
Fraction du produit de la taxe sur l'éolien en mer <sup>(2)</sup>			0,45 d'ici 2024		0
Subventions versées par les collectivités territoriales	2,3	2,3	2,3	2,3	5
Financement des acteurs privés	17,3	23,6	25,2	31,3	65
<i>Dont dons et legs</i>	<i>14</i>	<i>19,6</i>	<i>21,8</i>	<i>27,9</i>	<i>58</i>
<i>Dont mécénat</i>	<i>3,3</i>	<i>4</i>	<i>3,4</i>	<i>3,4</i>	<i>7</i>

Source : commission des finances d'après les réponses au questionnaire budgétaire.

## 2. Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage

Les opérations de secours en mer sont mises en œuvre avec les moyens de la SNSM par l'État, qui les coordonne par le biais des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS). Les CROSS assurent des missions de service public permanentes (24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) au profit des gens de mer, professionnels et plaisanciers. Le réseau compte 7 CROSS, auxquels s'ajoutent 1 centre secondaire, 1 centre de coordination de la recherche et du sauvetage maritime (MRCC, à Nouméa) et 1 centre de coordination de la recherche et du sauvetage maritime et aéronautique (JRCC, à Tahiti).

Les **dépenses de fonctionnement des CROSS**, retracées sur cette action à hauteur de 5 millions d'euros en AE et **4,9 millions d'euros en CP** (en baisse de 20 % en AE et 30 % en CP) financent les dépenses de maintien en condition opérationnelle des équipements radars, des télécommunications et des systèmes d'information.

En revanche, la masse salariale des CROSS figure sur le programme 217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables*.

Les dépenses d'investissements des CROSS inscrites sur le programme 205 sont négligeables (1 million d'euros en AE et CP) car elles sont soutenues par les crédits du plan de relance à hauteur de 20 millions d'euros, sur l'action 7 *Infrastructures et mobilité vertes* du programme 362 *Écologie*. Ont ainsi été

(1) Article L. 423-5 du code des impositions sur les biens et services.

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

financés le remplacement de radars pour deux CROSS à hauteur de 4,5 millions d'euros et le déploiement d'équipements numériques de communication, pour 4 millions d'euros.

### Les missions des CROSS

Les CROSS assument des tâches qui s'étendent de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer à la surveillance de l'environnement marin.

Les CROSS assument des tâches qui s'étendent de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer à la surveillance de l'environnement marin.

Les CROSS ont une première mission de **recherche et sauvetage en mer**. Les sept CROSS de métropole et d'outre-mer et les deux centres spécialisés du sauvetage en mer du Pacifique (JRCC Tahiti et MRCC Nouméa) ont coordonné 15 440 opérations en 2021, soit 1 946 opérations de plus par rapport à l'année 2020. Près de 65 800 personnes ont été secourues ou assistées lors d'opérations coordonnées par les centres en 2021, principalement des migrants (56 %) suivis des plaisanciers et pratiquants de loisirs nautiques (26 %). Par rapport à l'année 2020, le nombre de personnes décédées et disparues est en légère diminution (337 en 2020, 309 en 2021). Le rôle des CROSS en la matière est de coordonner les moyens des administrations de l'État, de la SNSM, des mairies des communes littorales pour la surveillance des plages et des personnes privées.

Les CROSS ont également une mission de **surveillance de la navigation maritime**. Ils vérifient que les navires respectent les règles de navigation (en matière de sécurité) et leurs obligations de déclaration de marchandises. En 2021, les CROSS ont effectué le suivi de plus de 160 000 navires de commerce dans les eaux sous juridiction française, en hausse de 2 % par rapport à 2020 (156 926). L'activité retrouve son niveau observé avant la pandémie de la covid-19.

Les CROSS ont un rôle de **surveillance des pollutions marines**. En 2021, les CROSS ont recensé 155 pollutions confirmées, chiffre en hausse par rapport à 2020 (110). Ceci est en cohérence avec le nombre de signalements de possibles pollutions également en augmentation de plus de 37 % et qui retrouve le niveau observé en 2018 avant la pandémie de la covid-19. 80 d'entre elles ont pu être reliées à un navire source. Les 75 autres sont qualifiées d'orphelines. 101 pollutions confirmées sont des pollutions par hydrocarbure ou substance liquide nocive. 31 d'entre elles sont considérées comme illicites, les autres classées en tant que pollutions accidentelles (49) ou rejets licites (21). La majorité des pollutions par hydrocarbure observées sont de faible ampleur et se soldent par une dilution naturelle. Elles n'ont pas nécessité de moyen de lutte en mer.

Les CROSS **surveillent les pêches maritimes**. Le Centre national de surveillance des pêches (CNSP), hébergé au sein du CROSS Etel, a réalisé en 2021 1 836 inspections en mer et 2 544 inspections au débarquement, soit un total de 4 104 inspections, ce qui représente une baisse globale de - 3 % (4 220 inspections) par rapport à 2020.

Enfin, les CROSS **surveillent l'environnement marin**. Le CROSS Etel abrite également le Centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM), qui exerce des missions d'appui auprès des unités de contrôle de l'administration pour le bon exercice de leurs tâches relatives à la pêche à pied, la protection des aires marines protégées (AMP), la police des mouillages ainsi que les activités conchylicoles.

*Source : commission des finances d'après les réponses au questionnaire budgétaire.*

### 3. La signalisation maritime

La mise en œuvre des opérations de signalisation maritime dépend de la localisation de la mission :

– À terre, les activités sont effectuées par les services des phares et balises des directions inter-régionales de la mer (DIRM) ou des directions de la mer (DM) en outre-mer ;

– En mer, elles sont gérées par l'Armement des phares et balises (APB), service à compétence nationale dont le siège est situé à Quimper, rattaché à la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA).

Les crédits de fonctionnement sont proposés à 7,3 millions d'euros en AE et 7,6 millions d'euros en CP, en baisse de 15 % en AE et 9 % en CP. Ils financent **le fonctionnement et l'entretien du parc d'aides à la navigation** (environ 6 100 aides : phares, balises, bouées, espars...) ainsi que des outils et navires qui en permettent l'entretien. Ils couvrent enfin le coût du carburant pour les navires et les coûts de fonctionnement du siège de l'APB.

Les crédits d'investissement sont proposés à 6,7 millions d'euros en AE et 4,8 millions d'euros en CP, en hausse de 42 % en AE et en baisse de 4 % en CP. En parallèle du fonctionnement et de l'entretien courant, il est indispensable de réaliser régulièrement des investissements pour moderniser l'activité et lutter contre l'obsolescence de certains systèmes ; cela permet de prendre en compte les évolutions technologiques et de garantir le fonctionnement des systèmes dans le temps. La relative stabilité des crédits de paiement s'explique par la trajectoire pluriannuelle des investissements décidés, le renouvellement d'un baliseur côtier à destination de l'APB par un jusqu'en 2025 ayant été décidé, pour un coût annuel d'environ 5 millions d'euros.

## C. L'ACTION 2 EMPLOIS ET FORMATIONS MARITIMES

L'action 2 finance l'enseignement maritime, assuré par des structures de formation secondaire dans douze lycées professionnels maritimes et dans des centres outre-mer. La formation supérieure est assurée par l'École nationale supérieure maritime (ENSM), unique opérateur du programme, qui prépare aux carrières d'officier de la marine marchande.

Les crédits de cette action sont proposés à 38 millions d'euros en AE et 35 en CP, en hausse de 10 % en AE et 9 % en CP.

### 1. L'École nationale supérieure maritime

La principale dépense est la subvention pour charges de service public versée à l'ENSM, qui s'établirait à 24,3 millions d'euros en AE et en CP, en hausse de 1 million d'euros par rapport à la loi de finances pour 2022, qui elle-même l'avait

augmentée de 5 millions d'euros. **Ce renforcement des moyens de l'ENSM fait suite à l'objectif fixé par le Fontenoy du maritime de doubler le 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.

L'école bénéficie également d'une subvention d'investissement financée sur cette même action, d'un montant de 5,5 millions d'euros en AE et 2 millions d'euros en CP.

L'établissement dispose en outre de ressources propres, composées des droits de scolarité (1,2 million d'euros en 2022) et de recettes de formations puisque l'ENSM dispense des enseignements en formation continue, qui généreront des ressources évaluées pour 2023 à 2 millions d'euros.

Enfin, des financements de France Relance, à hauteur de 0,3 million d'euros, doivent permettre à l'École de déployer des actions de communication afin d'augmenter sa visibilité.

**Le rapporteur considère comme trop limité le plafond d'emplois à 232 ETPT** <sup>(1)</sup>, qui d'après les informations qui lui ont été communiquées par l'ENSM ne permettra pas d'atteindre l'objectif de doublement du nombre d'officiers formés par l'école à horizon 2027, pour passer de 89 à 180. Il proposera un rehaussement de ce plafond en ce sens.

En effet, si le plafond d'emplois de l'ENSM n'a pas été atteint depuis 2018 (228 ETPT consommés sur 232 autorisés en 2021 par exemple) en raison d'une difficulté à recruter des enseignants sur le site du Havre, des mesures ont été prises pour favoriser ce recrutement, à savoir l'augmentation de la grille des salaires et la délocalisation de certaines formations sur des sites plus attractifs pour les enseignants. L'ENSM estime ainsi être en mesure de consommer intégralement son plafond d'emplois en 2022, ce qui nécessitera une augmentation de celui-ci pour permettre d'offrir des places à l'entrée à l'ENSM, en cohérence avec l'objectif de doublement du nombre d'officiers sortis d'école en 2027.

## **2. Le développement de l'attractivité des métiers du maritime**

Pour répondre à cette forte demande, des initiatives ont été prises afin de renforcer l'attractivité des métiers du secteur maritime auprès de la jeunesse. Outre les actions de communication usuelles organisées par les établissements d'enseignement maritime, les organisations professionnelles et les services du secrétariat d'État à la mer (participation à des salons, journées portes ouvertes, semaine de l'emploi maritime), des mesures spécifiques ont été lancées :

– La création du brevet d'initiation à la mer (BIMER), présenté par le site du secrétariat d'État comme « un diplôme de découverte de la culture maritime et des métiers de la mer, proposé à tous les élèves volontaires de la classe de troisième

---

(1) *Budgété sur le programme 217.*

au lycée dans les voies générale, technologique et professionnelle ». Le secrétariat d'État précise que « ce diplôme fait l'objet de formations (flottabilité et sécurité, description et construction de navires, météo et marée, *etc.*) d'une durée minimale de 40 heures, à laquelle peut s'ajouter un temps consacré à des expérimentations ou à de l'observation en milieu professionnel ».

– La mise en place du dispositif des « marées découvertes » qui permet l'embarquement de jeunes collégiens, lycéens ou étudiants pour des visites d'information et d'observation du milieu professionnel.

Le ministère a indiqué au rapporteur estimer ces mesures trop récentes pour être en mesure d'en dresser d'ores et déjà un bilan.

### **3. Les autres dépenses**

L'essentiel des dépenses de l'action hors crédits pour l'ENSM consiste dans les subventions aux lycées professionnels maritimes, à hauteur de 5 millions d'euros en AE et en CP. Ces subventions ont été relevées du fait de la revalorisation du point d'indice.

Divers financements d'importance mineure (moins de 2 millions d'euros) sont également prévus sur cette action, par exemple pour les opérations de communication vis-à-vis des marins concernant les titres et formations, le financement des aides aux élèves boursiers de lycées professionnels maritimes et pour assurer la présence d'assistantes sociales au sein des établissements.

## **D. L'ACTION 3 INNOVATION ET FLOTTE DE COMMERCE**

L'action 3 finance les compensations aux caisses d'assurance sociale des exonérations de charges sociales dont bénéficient les armateurs de la flotte de commerce.

Ces exonérations résultent de la volonté de l'État de soutenir les armateurs français dans un contexte de concurrence internationale extrêmement forte.

### **1. Le soutien économique à la flotte de commerce**

Les dispositifs de soutien à la flotte de commerce portés par l'action 3 sont de deux natures.

#### ***a. Le dispositif pérenne : les exonérations ENIM et non-ENIM***

Un dispositif **pérenne** est issu de l'article L. 5553-11 du code des transports. Il permet aux entreprises de transport de passagers, de fret et de services d'être exonérées de cotisations patronales pour les navires de commerce battant pavillon français ou européen et affectés à des activités de transport ou de service maritimes. Deux conditions cumulatives sont requises :

– Ces navires doivent être dirigés et contrôlés « à partir » d'un établissement stable situé sur le territoire français ;

– L'équipage doit être constitué d'au moins 25 % de ressortissants européens (UE, EEE et Suisse).

Cette mesure vise à maintenir des navires immatriculés en France et à soutenir l'employabilité des marins français.

**Le montant proposé pour financer ce dispositif en 2023 est de 67,1 millions d'euros en AE et en CP**, en hausse de 3 %. Il s'agit de crédits versés :

– à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) (« exonérations ENIM »), pour compenser l'exonération des cotisations patronales relatives à la **maladie** et à la **vieillesse** pour les gens de mer embarqués sur des navires exploités par des entreprises situées **outre-mer** ;

– à l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS), pour compenser l'exonération, d'une part des cotisations patronales relatives aux allocations **familiales**, d'autre part des cotisations patronales relatives à la **maladie** et à la **vieillesse** pour les gens de mer embarqués sur des navires exploités par des entreprises situées en **France métropolitaine** ;

– à l'Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (UNEDIC), pour compenser l'exonération des cotisations patronales relatives à l'assurance **chômage**.

***b. Le dispositif temporaire : le soutien aux entreprises d'armement maritime***

Un dispositif **temporaire**, intitulé **soutien aux entreprises d'armement maritime (SEAM)** <sup>(1)</sup>, a été institué en 2021 <sup>(2)</sup> et prolongé en 2022 jusqu'en 2024 <sup>(3)</sup> en réaction à la crise sanitaire, pour les armateurs déjà bénéficiaires du dispositif prévu à l'article L. 5553-11 du code des transports, à l'exception de ceux opérant en application d'une délégation de service public (DSP) <sup>(4)</sup>. 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.

**Le montant proposé pour financer ce dispositif en 2023 est de 12,3 millions d'euros en AE et en CP**, en baisse de 26 %. Il s'agit d'un versement direct et semestriel aux entreprises éligibles d'un montant équivalent aux cotisations salariales dont elles s'acquittent.

---

(1) Aussi appelé « salaire net » ou « netwage ».

(2) Décret n° 2021-603 du 14 mai 2021 instituant une aide aux employeurs de marins embarqués sur certains navires.

(3) Décret n° 2022-660 du 25 avril 2022 modifiant 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.

(4) Pour éviter que cette aide ne se transforme en une aide aux collectivités territoriales, ce qui n'est pas son objectif, par une moindre nécessité pour celles-ci de compenser le déficit d'exploitation des liaisons opérées en DSP.

***c. Le cumul de ces deux dispositifs est un levier de compétitivité important qui doit être contrôlé***

Le contrôle des conditions requises pour bénéficier de ces dispositifs est bien développé. D'après les informations transmises au rapporteur spécial, 90 % des navires ont été contrôlés en 2022 et le Gouvernement ambitionne de porter ce taux à 100 % en 2023. Les contrôles montrent un bon respect de la réglementation en la matière.

Les contrôles seraient beaucoup plus rares pour le dispositif de « l'État d'accueil » <sup>(1)</sup>. Celui-ci oblige un navire battant pavillon étranger naviguant dans les eaux territoriales françaises à appliquer pour tous ses équipages un socle minimal de réglementations sociales inspirées du droit du travail français. Des sanctions financières sont imposées en cas de non-respect de la réglementation. Les informations transmises au rapporteur spécial font apparaître que 8 navires seulement auraient été contrôlés en 2021 et 11 en 2022. Ces quelques contrôles ont permis d'identifier des abus en matière de durée du travail. Leur très faible nombre s'explique par les importants moyens humains qu'ils nécessitent : les services fiscaux, l'inspection du travail, les personnels administratifs des affaires maritimes, ainsi que des interprètes doivent être mobilisés pendant plusieurs jours. **Le rapporteur spécial comprend ces difficultés, mais appelle à renforcer ces contrôles** eu égard aux risques d'atteinte à la dignité des personnes et à l'exigence de compétitivité des armateurs français (qui respectent le droit du travail français).

**2. La prise en charge des pensions et retraites de la Compagnie générale maritime et financière**

La CGMF est une société en charge du portage et de la gestion des engagements financiers et sociaux historiques de l'État auprès de la compagnie générale maritime (CGM) et de la société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM).

La contribution du programme 205 à la CGMF est destinée au financement :

– de la caisse de retraite de la CGMF, permettant aux pensionnés de percevoir les mêmes retraites que celles prévues par le protocole n° 1 du 24 avril 1979 et n° 2 du 16 mai 1979 conclu par l'État et la CGMF ;

– du comité de gestion des risques d'accidents du travail (CGRAT), prenant en charge les rentes d'accidents du travail survenus avant 1979.

Le montant proposé de la contribution est de 7 millions d'euros en AE et en CP. La baisse chaque année (– 10 % en 2023) des crédits s'explique par la diminution du nombre des ayants-droit puisque ce régime n'admet plus de nouveaux pensionnaires.

---

(1) Codifié aux articles L. 5561-1 et suivants et R. 5561-1 et suivants du code des transports.

## **E. L'ACTION 4 ACTION INTERMINISTÉRIELLE DE LA MER**

L'action 4 finance la flotte utilisée pour les missions de police des pêches et de la navigation ainsi que les centres de stockage du matériel anti-pollution.

En 2023, les dépenses consacrées par le programme 205 à l'action 4 *Action interministérielle de la mer* sont proposées en baisse importante de – 53 % en AE et – 59 % en CP, à 12,6 millions d'euros en AE et 12 millions d'euros en CP. Cette baisse de 16,9 millions d'euros en AE et 14,5 millions d'euros en CP s'explique par la création de la nouvelle action 8 *Planification et économie bleue* retraçant des dépenses précédemment inscrites sur l'action 4 :

- les dépenses de coordination mer et littoral, dotées de 17,8 millions d'euros en AE et 17,72 millions d'euros en CP pour 2022 ;

- les dépenses de plaisance, qui faisaient l'objet de 0,8 million d'euros en AE et 0,6 million d'euros en CP au titre de 2022.

Par conséquent, ne restent sur l'action 4 que les activités liées au dispositif de surveillance et de contrôle (DCS) ainsi que celles relatives aux plans Polmar (pollution maritime).

### **1. La surveillance des activités maritimes**

Les missions de contrôle et de surveillance de l'État pour les activités maritimes sont vastes, comme sont variées les activités maritimes : pêche, navigation, sécurité des navires et des épaves et respect de l'environnement marin sont soumis à des réglementations que l'État doit faire respecter. Compte tenu d'exigences communautaires de plus en plus rigoureuses, le contrôle des pêches s'effectue en association avec l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECP).

Les missions de surveillance et contrôle des pêches représentent d'ailleurs à elles seules 60 % de l'activité du DCS, qui regroupe les personnels effectuant les diverses missions de contrôle et de surveillance de l'État pour les activités maritimes.

Le dispositif de surveillance et de contrôle s'articule à deux niveaux :

- un niveau hauturier, c'est-à-dire en haute mer, composé de 5 patrouilleurs dont 4 en métropole et 1 basé à La Réunion pour surveiller les Terres australes et antarctiques françaises ;

- un réseau d'unités littorales des affaires maritimes (ULAM), qui agissent à l'échelle départementale et qui disposent de vedettes côtières et d'embarcations légères.

Les crédits proposés pour le DCS sont de 8,1 millions d'euros en AE et 8 millions d'euros en CP, en hausse de 33 % en AE et de 2 % en CP. Ces crédits

couvrent le coût de fonctionnement et d'entretien des navires, la formation et le maintien des compétences des agents et la maintenance des systèmes d'information.

La réalisation du plan de modernisation de la flotte hauturière du DCS a été achevée au printemps 2022 avec la livraison d'un patrouilleur de 46 mètres destiné à la Méditerranée. La flotte a ainsi été largement renouvelée depuis 2017, au moyen de crédits budgétaires 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.

## **2. Le dispositif anti-pollution**

L'action 4 finance également le dispositif Polmar terre, dont l'objectif est de lutter contre la pollution en renforçant la coordination entre les acteurs concernés. Le dispositif Polmar comprend un volet marin dit Polmar mer, activé par les préfets maritimes lorsqu'une intervention en mer est nécessaire, et un volet terrestre dit Polmar terre. Seul le dispositif Polmar terre est pris en charge sur le programme 205, Polmar mer étant financé par le budget du ministère des armées.

Le dispositif Polmar terre est activé par les préfets des départements concernés par la pollution en cas de pollution importante sur le littoral ou menaçant de l'atteindre, afin de préparer la gestion d'un événement de pollution d'origine maritime depuis la terre. Il s'agit de l'une des déclinaisons thématiques de l'organisation de la réponse de sécurité civile (ORSEC).

Les crédits de fonctionnement de Polmar terre, fixés à 1,54 million d'euros en AE et 1,57 million d'euros en CP dans le présent projet, financent le fonctionnement et l'entretien des 14 centres interdépartementaux de stockage (8 en métropole et 6 outre-mer).

Les crédits d'investissement demandés pour Polmar terre, soit 2,8 millions d'euros en AE et 2,2 millions d'euros en CP, financent l'acquisition des matériels : barrages flottants anti-pollution, récupérateurs de produits visqueux, matériels de transport...

## **F. L'ACTION 5 SOUTIEN ET SYSTÈMES D'INFORMATION**

L'action 5 finance le fonctionnement courant des services centraux et déconcentrés de la DGAMPA. Aucune dépense de personnel n'y est inscrite, celles de la DGAMPA figurant sur le programme 217.

À l'issue de la fusion entre la direction des affaires maritimes et la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture, la DGAMPA compte environ 310 agents.

En 2023, les crédits retracés par l'action 5 augmenteraient de 13 % en autorisations d'engagement et de 12 % en crédits de paiement, pour atteindre un niveau respectivement de 8,8 millions d'euros et 9,4 millions d'euros. Le contexte

inflationniste pèse sur les consommations des administrations (carburant, énergie et alimentation), c'est pourquoi les crédits sont revalorisés.

Cette évolution doit permettre de répondre à une critique régulièrement formulée concernant la surexécution des crédits de cette action. Dans son rapport sur la loi de règlement pour 2021 <sup>(1)</sup>, le rapporteur général avait ainsi noté un taux d'exécution de 142 % en AE et 129 % en CP. **Les crédits demandés restant inférieurs en CP à ceux consommés en 2021 (9,7 millions d'euros), avant même le contexte inflationniste actuel, il est à craindre une nouvelle surexécution**, et donc une sincérité insuffisante de la loi de finances pour cette action.

### G. L'ACTION 7 PÊCHE ET AQUACULTURE

L'action 7 est une nouvelle action sur le programme 205, issue de la réintégration des crédits dédiés à la pêche et à l'aquaculture depuis le programme 149 jusqu'alors géré par le ministère de l'agriculture. Elle est dotée de 50 millions d'euros en AE et en CP, en augmentation de 2,5 millions d'euros en AE et en CP par rapport à 2022 (action 28 *Pêche et aquaculture* du programme 149).

Elle finance des actions d'accompagnement des secteurs de la pêche et de l'aquaculture par des dispositifs d'**aides économiques** à hauteur de 26,8 millions d'euros en AE et 28,1 millions d'euros en CP de transferts aux entreprises, dont :

– 14,72 millions d'euros en AE et 16,62 millions d'euros en CP de contreparties nationales du fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA). Ce dernier aide les professionnels des secteurs de la pêche et de l'aquaculture ainsi que les populations côtières à s'adapter aux exigences économiques et environnementales. Il propose des subventions à des projets en complément de crédits nationaux déjà mobilisés. Par exemple, le projet Licado financé dans ce cadre vise à limiter les captures accidentelles de dauphins dans le golfe de Gascogne.

– 6,15 millions d'euros en AE et en CP pour couvrir la participation de l'État au financement des caisses chômage intempéries <sup>(2)</sup>. Les documents budgétaires précisent que celles-ci « sont des systèmes de garantie financière auxquels peuvent adhérer tous les marins embarqués à bord d'un navire de pêche. L'État verse une subvention s'ajoutant à la contribution du pêcheur. Ce système permet de couvrir l'absence de revenu en cas d'intempéries et de diminuer la prise de risque des marins », moins incités à sortir par gros temps, ce métier restant l'un des plus accidentogènes en France.

L'action 7 finance aussi 15,2 millions d'euros de dépenses de fonctionnement en AE et 15,6 millions d'euros en CP, dont notamment :

– 7,1 millions d'euros en AE et 8,2 millions d'euros en CP de systèmes d'information de gestion des pêches et de l'aquaculture, qui informent sur la consommation des quotas et assurent le suivi des contrôles alimentant la

---

(1) Rapport n° 16, enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 7 juillet 2022.

(2) Article 49 du décret n° 92-335 du 30 mars 1992.

connaissance scientifique des stocks. Ils sont soumis à des exigences d'interopérabilité entre opérateurs nationaux et européens. Les documents budgétaires mentionnent une « obligation de traçabilité qui permettra à terme au consommateur de disposer d'informations sur l'origine des produits qu'il consomme » ;

– 5,1 millions d'euros en AE et 4,2 millions d'euros en CP de suivi des ressources halieutiques <sup>(1)</sup> dans les conditions exigées par la réglementation européenne.

Les autres dépenses sur l'action incluent des conventions pour le versement de subventions à diverses structures professionnelles ainsi qu'à l'IFREMER au titre de leur expertise sur les données statistiques et scientifiques, ainsi qu'un financement pour l'appel à projets lancé en 2022 en vue d'augmenter la population d'anguilles européennes.

#### **H. L'ACTION 8 PLANIFICATION ET ÉCONOMIE BLEUE**

L'action 8 reprend les crédits dédiés à la plaisance, à la planification maritime et à la coordination mer et littoral anciennement inscrits sur l'action 4.

Elle est dotée de 17,9 millions d'euros en AE et en CP pour 2023.

16 millions d'euros en AE et en CP sont prévus pour le fonds d'intervention maritime (FIM), en diminution de 9 % par rapport aux montants prévus en 2022, année de son lancement.

---

*(1) La production halieutique est l'exploitation des ressources vivantes aquatiques. Elle regroupe les différents modes d'exploitation et de gestion (pêche, aquaculture) des espèces vivantes (végétales ou animales) exercés dans tous les milieux aquatiques.*

### **Le fonds d'intervention maritime**

Le FIM est destiné à financer grâce à des appels à projets des mesures diverses en lien avec le secteur maritime. Il permet 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 de manière opérationnelle la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML), ces projets pouvant être portés par des collectivités territoriales ou des associations.

Les actions qui pourraient être mises en œuvre en 2023 grâce au FIM concernent notamment :

- le soutien aux filières de valorisation des sédiments et aux ports qui les emmagasinent en attendant leur valorisation ;
- la valorisation du patrimoine littoral et sous-marin afin de développer le 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.

Le FIM n'est pas lié au Fontenoy du maritime. Par conséquent, aucun projet lié au Fontenoy ne fait l'objet d'un soutien budgétaire à travers le FIM.

Grâce aux crédits du FIM en 2022, deux appels à projets ont été lancés pour financer « des projets participant notamment au traitement des épaves, à la sauvegarde du patrimoine maritime, à la formation maritime et au transport vert ».

*Source : commission des finances d'après les documents budgétaires.*

Les dépenses de plaisance font l'objet de 1,9 million d'euros en AE et 1,8 million d'euros en CP sur l'action 8. Il s'agit de l'examen des permis plaisance, du financement de brochures et de campagnes d'information relatives à la sécurité des activités nautiques et de la poursuite de la modernisation du système d'immatriculation des navires.

## II. LES FINANCEMENTS DE L'ACTION 43 DU PROGRAMME 203 : DES CRÉDITS PORTUAIRES STABLES À STRUCTURE CONSTANTE

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, et les fonds de concours de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) pour les investissements.

En 2023, les crédits budgétaires demandés s'établissent à 94 millions d'euros, en AE comme en CP, en baisse de 5 % par rapport à 2022. Cette diminution est due exclusivement à la disparition de la sous-action 43-04 qui finançait un dispositif de prise en compte de la pénibilité portuaire.

### L'ancien dispositif de pénibilité portuaire

Un protocole a été signé le 14 novembre 2013 entre l'État et l'UNIM (Union nationale des industries de la manutention dans les ports français) relatif au financement des dispositifs de prise en compte de la pénibilité des métiers portuaires.

Le protocole prévoyait ainsi le versement de 50 millions d'euros en 10 annuités de 5 millions d'euros courant à partir de l'année 2013, sur la sous-action 43-04. Le dernier versement a été réalisé en 2022. En l'absence de modifications ou de discussions sur ce protocole intervenues depuis, l'État n'a aucun engagement financier à ce titre au-delà de 2022.

*Source : commission des finances d'après la sous-direction chargée des ports.*

Les crédits de cette action financent les dépenses de dragage des **grands ports maritimes**, qui sont les ports appartenant à l'État, et qui représentent environ les trois quarts du commerce de fret. Le dragage est une opération que doivent effectuer quasi quotidiennement les ports pour pouvoir continuer à accueillir les navires, afin d'éviter l'ensablement et l'envasement en retirant les sédiments. Ces dépenses sont stables depuis 2020, après avoir fortement augmenté en 2019 (+ 28 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.

Les fonds de concours attendus s'élèvent à 46 millions d'euros en AE (- 51%) et 89 millions d'euros en CP (+ 2 %), dont 33 millions en CP dans le cadre du plan de relance. Ces fonds transitant par l'AFITF financent les projets de modernisation et le développement des infrastructures portuaires inscrits dans les CPER.

### **III. LES FINANCEMENTS DU PLAN DE RELANCE : UN APPOINT SIGNIFICATIF**

#### **A. LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES PORTS**

175 millions d’euros sont prévus par le plan de relance en faveur d’investissements pour le verdissement des ports. Ces fonds se répartiront de la manière suivante :

– 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 : 50 millions d’euros ;

– électrification des quais : 50 millions d’euros ;

– opérations d’aménagement en faveur de l’environnement et de la biodiversité : 45 millions d’euros ;

– renforcement de la performance énergétique et mesures de sobriété dans les ports : 30 millions d’euros.

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. Le branchement des navires aux réseaux d’alimentation électrique terrestres doit permettre d’assurer l’ensemble de leurs besoins énergétiques à quai (chauffage, climatisation, éclairage...). La fourniture d’électricité aux navires à quai implique des investissements substantiels tant pour l’armateur que pour le port. 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 sont lancés.

#### **B. LE VERDISSEMENT DE LA FLOTTE DES AFFAIRES MARITIMES**

Les financements du plan de relance contribuent à hauteur de 25 millions d’euros au verdissement de la flotte des affaires maritimes, c’est-à-dire à l’achat de deux navires baliseurs utilisant des technologies propres, dont les mises en service étalées entraîneront un décaissement de crédits progressif.

Un total de financement de 33 millions d’euros en CP (0 en AE) est prévu pour la transition écologique des ports et le verdissement de la flotte des affaires maritimes. De manière regrettable, les documents budgétaires de la mission *Plan de relance* ne précisent pas la répartition du financement entre ces deux opérations.

### **C. LA MODERNISATION DES CROSS**

Une enveloppe de 25 millions d'euros est prévue pour la modernisation des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

20 millions d'euros sont destinés notamment à financer la mise aux normes et la rénovation thermique de leurs bâtiments. La transformation numérique ferait l'objet de 5 millions d'euros, qui bénéficieraient aussi à la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) pour améliorer la communication avec les navires grâce à une radiocommunication longue distance.

### **D. LE SOUTIEN À LA PÊCHE ET À L'AQUACULTURE**

Le plan de relance prévoit aussi en 2023 44 millions d'euros de CP pour couvrir les restes à payer issus d'engagements (à hauteur de 50 millions d'euros) réalisés en 2021 et 2022 en faveur du secteur de la pêche et de l'aquaculture.

Les documents budgétaires indiquent que « cette mesure est destinée à renforcer la performance environnementale et sociale de la filière, notamment *via* des appels à projets pour le développement de fermes piscicoles durables, à encourager les investissements en matière de navires innovants ainsi qu'à accroître son attractivité tant économique qu'à l'embauche ».

## EXAMEN EN COMMISSION

Lors de ses réunions de 15 heures et 21 heures, le jeudi 20 octobre 2022, la commission des finances a examiné les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables et entendu M. Michel Lauzzana, rapporteur spécial des crédits du programme 205 Affaires maritimes, pêche et aquaculture et de l'action 43 Ports du programme 203 Infrastructures et services de transports.

Les [enregistrements audiovisuels](#) de ces réunions sont disponibles sur le site de l'Assemblée nationale.

Le [compte rendu](#) est consultable en ligne.

Après avoir examiné les amendements de crédits et **adopté l'amendement II-CF224 (amendement II-1509) et les amendements identiques II-CF770 et II-CF1301 (amendement II-1510)**, la commission a, suivant l'avis favorable du rapporteur spécial, **adopté les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables ainsi modifiés.**

La commission a également adopté les **amendements II-CF642 (amendement II-1511), II-CF643 (amendement II-1512) et II-CF1301 (amendement II-1514)** portant modification de l'état G pour la mission Écologie, développement et mobilité durables.

Elle a enfin adopté plusieurs amendements portant article additionnel rattaché à la mission :

– les amendements identiques II-CF824 et II-CF1299 (amendement II-1516) ;

– les amendements identiques II-CF825 et II-CF1297 (amendement II-1515).

\*

\* \*



## **PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR SPÉCIAL**

### Audition commune :

#### **CMA-CGM \*:**

- Mme Christine Cabau, directrice centrale exécutive chargée des actifs groupe des opérations

#### **Armateurs de France \*:**

- M. Jean-Emmanuel Sauvée, président
- M. Jean-Philippe Casanova, délégué général
- Mme Cécile Rafat, responsable des affaires économiques, fiscales, statistiques

#### **Brittany Ferries :**

- M. Jean-Marc Roue, président du conseil de surveillance
- M. Bruno Denoyelle, conseiller du président

#### **Geogas :**

- M. Marc Etcheberry, directeur général

#### **Louis Dreyfus Armateurs :**

- M. Gildas Maire, conseiller du président du directoire

#### **La Méridionale :**

- M. Benoît Dehaye, directeur général

**École nationale supérieure maritime :**

- M. Frédéric Moncany de Saint-Aignan, président
- M. Pierre-Yves Le Corre, directeur général des services

**Direction des affaires maritimes :**

- M. Éric Banel, directeur général
- Mme Noémie Le Quellenec, directrice générale adjointe
- Mme Alice Grandjean, cheffe de la mission budget

**Ministère de la transition énergétique :**

- M. Nicolas Trift, sous-directeur, direction des services de transport, sous-direction en charge des ports

**Secrétariat d'État chargé de la mer :**

- M. Stéphane Daguin, directeur de cabinet

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