

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

- Commission d'évaluation des politiques publiques relative à l'exécution budgétaire du programme *Affaires maritimes* de la mission *Écologie, développement et mobilités durables* : audition de Mme Catherine CHABAUD, ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, chargée de la mer et de la pêche..... 2
- Informations relatives à la commission 20
- Présence en réunion..... 21

Mercredi
10 juin 2026
Séance de 9 heures

Compte rendu n° 106

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Présidence de
M. Éric Coquerel,
Président



La commission auditionne, dans le cadre de la commission d'évaluation des politiques publiques relative à l'exécution budgétaire du programme Affaires maritimes de la mission Écologie, développement et mobilités durables, Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, chargée de la mer et de la pêche

M. le président Éric Coquerel. Chers collègues, nous achevons aujourd'hui les auditions du Printemps de l'évaluation 2026, consacrées à l'audition des ministres sur l'exécution budgétaire de certaines missions. Nous entamerons ensuite une seconde séquence qui consistera en la présentation de rapports d'évaluation.

À considérer nos rangs clairsemés ce matin, j'en viens à me dire que le prochain président de la commission des finances, en 2027, devra réfléchir sur la manière d'organiser les travaux du Printemps de l'évaluation. En effet, quoi que nous fassions, je remarque que les députés présents sont peu nombreux, y compris parmi ceux qui insistent pour que l'on parle de cette séquence.

Ceci étant dit, j'accueille Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée chargée de la mer et de la pêche. Nous vous écoutons, madame la ministre, sur l'exécution des programmes et actions de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*.

Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée auprès de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, chargée de la mer et de la pêche. Monsieur le président, monsieur le rapporteur général, mesdames et messieurs les députés, permettez-moi tout d'abord de vous remercier de me donner la possibilité de m'exprimer devant votre commission et de rendre compte, devant la représentation nationale, de l'exécution budgétaire du programme lié aux enjeux maritimes, un sujet essentiel qui, en effet, devrait nous réunir plus largement.

Je tiens à souligner que la mer est une compétence dispersée entre plusieurs ministères et, par conséquent, plusieurs programmes. Je vous rends donc compte de ce qui concerne le programme placé sous l'autorité de mon ministère. C'est aussi l'occasion d'alimenter la réflexion à l'approche des futurs débats budgétaires.

Mon propos introductif sera volontairement bref pour laisser toute la place aux échanges. Je souhaite néanmoins vous faire part d'emblée de deux messages essentiels. Premièrement, 2025 a été une année de budget contraint, dans laquelle le ministère chargé de la mer et de la pêche a pris toute sa part à l'effort collectif de maîtrise de la dépense publique. Deuxièmement, malgré ces contraintes, les équipes ont tenu les engagements fondamentaux du programme, faisant preuve d'une remarquable capacité à produire des résultats concrets avec des moyens comptés. Je veux saluer les équipes ici présentes, celles de mon cabinet mais aussi celles de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA).

Avant d'entrer dans le détail budgétaire, permettez-moi de vous rappeler brièvement la vision stratégique dans laquelle j'ai souhaité inscrire mon action et à laquelle concourt l'exécution budgétaire du programme 205. J'ai la conviction de longue date que la France, deuxième espace maritime au monde, a une responsabilité particulière. Les 11 millions de kilomètres carrés de notre zone économique exclusive (ZEE) nous incitent à mieux protéger les écosystèmes très riches de nos eaux, en métropole et en outre-mer. La mer est un sujet éminemment ultramarin, mais également un atout considérable à notre disposition.

Nous pouvons et nous devons développer en France une économie bleue régénérative. C'est ce que je souhaite promouvoir : accélérer à la fois la connaissance et la protection de l'océan à travers le développement d'activités économiques qui créent des emplois durables et renforcent notre souveraineté. Je veux ici cesser d'opposer la préservation de l'océan et le potentiel de développement qu'il offre à l'humanité.

C'est dans ce contexte stratégique que s'inscrit l'exécution 2025 du programme 205 *Affaires maritimes, pêche et aquaculture*. Cette année a été celle de tous les arbitrages difficiles. Les crédits de la loi de finances initiale (LFI) pour 2025 ont baissé par rapport à ceux de la LFI 2024. Le décret d'annulation d'avril 2025 a affecté notre programme à hauteur de 1,8 million d'euros, s'ajoutant à une réserve de précaution initiale de près de 12,7 millions d'euros en autorisations d'engagement et 13,6 millions d'euros en crédits de paiement.

Dans un contexte de finances publiques contraint, l'année 2025 a néanmoins permis d'accroître la mobilisation de l'État autour des enjeux maritimes. La troisième conférence des Nations unies sur l'océan (Unoc-3), organisée par la France en juin dernier, a été un véritable catalyseur et a donné une forte visibilité à notre pays. Je peux en témoigner puisqu'à l'époque je portais le pacte européen pour l'océan, aujourd'hui soutenu par la France. Au cours de cet événement majeur, un cap clair a été fixé autour de quatre priorités : renforcer la protection de la biodiversité marine, lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, décarboner le secteur maritime et lutter contre les pollutions plastiques. Je précise que lundi dernier, j'ai lancé un plan pour accélérer la réduction de la pollution plastique en mer.

Au total, 266 millions d'euros en autorisations d'engagement et 281 millions d'euros en crédits de paiement ont été mobilisés sur l'ensemble du programme en 2025. Avec ces moyens, le programme a tenu ses engagements fondamentaux. Sur la sécurité maritime, je tiens à remercier les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross), dont nous avons fêté les soixante ans la semaine dernière, pour leur engagement quotidien au service du sauvetage de la vie humaine en mer. La modernisation des Cross se poursuit, ainsi que celle des moyens de l'État en mer, avec la construction du patrouilleur de nouvelle génération et la commande d'un baliseur côtier. Je précise que notre projet de patrouilleur, en partie propulsé à la voile, vient de recevoir, hier même, un prix européen.

Concernant la formation, enjeu majeur pour assurer la pérennité de nos filières et de l'emploi maritimes, les effectifs d'élèves et d'étudiants sont en augmentation d'environ 4 % en septembre 2025 par rapport à l'année précédente. Dans chacune de ces filières, les résultats aux examens et le taux d'emploi des sortants de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) sont très satisfaisants, et je veux ici remercier son directeur et son président.

La flotte de commerce sous pavillon français a franchi en 2025, pour la première fois, le seuil de 10 millions de tonnes de jauge brute, avec 459 navires. Sur la pêche, les missions de contrôle ont été tenues et les négociations des totaux admissibles de captures (TAC) et des quotas ont abouti à des avancées conciliant protection des ressources et viabilité économique des professionnels.

Je souhaite également souligner un point d'attention spécifique sur l'action 3 *Innovation et flotte de commerce*, qui a enregistré une sur-exécution de près de 10 millions d'euros liée aux régularisations des exonérations de charges de la flotte de commerce. Ces exonérations sont un dispositif indispensable à la compétitivité du pavillon français et à la souveraineté nationale. Leur dynamique reflète la croissance réelle de notre

flotte, mais leur sous-budgétisation chronique crée des tensions en gestion, que je souhaite signaler à votre attention pour les exercices à venir.

Mesdames et messieurs les députés, je ne saurais terminer ce propos sans évoquer l'avenir. Oui, le ministère chargé de la mer et de la pêche a su produire des résultats avec peu de moyens. Oui, nos équipes ont fait preuve d'une adaptation remarquable. Mais pour maintenir les missions fondamentales du ministère – sécurité en mer, contrôle des pêches, formation des marins, protection du milieu marin –, nous avons besoin de crédits suffisants, car les baisses de crédits ont un impact direct sur nos filières, et je pense notamment à la pêche. À cet égard, je me permets de vous rapporter une discussion que j'ai eue avec des professionnels du Guilvinec il y a quinze jours : faute de moyens humains suffisants, me disaient-ils, ils ont dû réduire les contrôles de sécurité des navires, ce qui met en danger les professionnels de la pêche, qui demandent eux-mêmes de renforcer ces contrôles.

Nos filières maritimes sont à la croisée des chemins et font face à des enjeux qui se multiplient : le changement climatique, la hausse des prix du carburant, la concurrence internationale. L'État doit être en mesure de les accompagner pour bâtir l'avenir maritime que j'évoquais. Le programme 205 doit ainsi accompagner la France dans sa transition pour en faire une véritable puissance maritime décarbonée. C'est un défi considérable, mais aussi une opportunité. Je me réjouis qu'en avril 2026, nous ayons lancé, avec le ministre des transports, Philippe Tabarot, un appel à projets dédié à la décarbonation du transport maritime, financé par les revenus du marché carbone européen. C'est un signal fort envoyé à la filière, et il doit perdurer.

L'une de mes priorités est également de maintenir l'activité de pêche, qui fait partie de la culture de nos territoires. Le programme 205 nous permet de maintenir cette activité, notamment en accompagnant les pêcheurs face aux crises multiples qu'ils subissent. Nous finançons des aides au carburant pour qu'ils continuent de sortir en mer. Nous indemnisons les pêcheurs et les mareyeurs touchés par la fermeture du golfe de Gascogne pour éviter de déstabiliser la filière. Mais la guerre au Moyen-Orient nous révèle une fois de plus l'urgence de moderniser et de décarboner nos navires de pêche, dont une partie significative est vieillissante et fortement émettrice. L'accompagnement de cette transition représente un enjeu structurant pour les années à venir, qui nécessite d'ajuster les règles européennes mais requiert également un financement dédié.

La France affiche à juste titre de grandes ambitions maritimes. Notre pays a accueilli en juin 2025 la conférence de l'Unoc-3, un moment de rayonnement exceptionnel. Nous portons également sur le plan européen une vision ambitieuse pour l'économie bleue. Mais cette vision ne sera crédible qu'à la condition que des moyens suffisants lui soient alloués. Pour assumer son rôle de puissance maritime, la France aura besoin d'un budget à la hauteur de ses ambitions.

J'espère avoir pu vous donner une image fidèle d'une année 2025 à la fois contrainte et productive, d'un ministère qui a su faire face et d'une ambition stratégique pour laquelle il nous appartient collectivement de donner les moyens de l'accomplir. Cela fait plus d'une vingtaine d'années que je suis engagée à promouvoir la protection, la préservation et la connaissance de l'océan, mais aussi notre développement économique avec la mer : vous l'aurez compris, je suis particulièrement motivée.

M. le président Éric Coquerel. Je vous remercie, madame la ministre. Ma première question porte sur le plan de protection des cétacés dans le golfe de Gascogne, qui a été imposé

par le Conseil d'État. Dans le détail, il devait prévoir trois choses : l'installation de dispositifs répulsifs sur les navires, l'indemnisation d'environ 300 navires à l'arrêt et l'indemnisation des pertes des mareyeurs. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en a été en 2025 ?

Ma seconde question, que vous avez abordée, porte sur la sécurité sociale des marins et les exonérations de cotisations sociales. Je ne suis pas très favorable à cette forme d'aide, non pas aux aides en elles-mêmes, mais au mécanisme d'exonération de cotisations sociales. La Cour des comptes a alerté sur ce dispositif, évoquant, je cite, « *une tension budgétaire* », ce que vous n'avez d'ailleurs pas nié dans votre propos introductif. Je voudrais avoir votre retour sur l'efficacité de ces exonérations. Le gouvernement et les formations qui y sont favorables affirment toujours qu'elles sont très efficaces, mais sans toujours nous fournir les éléments qui le prouvent concrètement. J'aimerais également vous entendre sur leur sous-budgétisation, que vous avez mentionnée, qui tend à montrer qu'elles ne sont pas entièrement compensées.

Mme Catherine Chabaud. Le gouvernement a mis en place un plan d'action, en vigueur depuis 2019, destiné à prévenir les captures accidentelles de dauphins. Ce plan consiste à fermer pendant un mois le golfe de Gascogne pour certains métiers. J'ai lancé cette année deux missions : l'une pour dresser un bilan de cette mesure de fermeture temporaire du golfe de Gascogne, en nous appuyant notamment sur un rapport scientifique ; l'autre pour examiner avec les pêcheurs comment faire évoluer les filets, puisque la problématique semble se situer davantage de ce côté que du côté des chaluts, contrairement à ce que l'on avait imaginé. Je n'ai pas encore pris de décision pour l'année prochaine concernant une éventuelle fermeture, car j'attends ces éléments d'appréciation.

Depuis trois ans, le gouvernement a engagé en moyenne 21 millions d'euros par an sur ce plan d'action. En 2025, nous avons exécuté 22 millions d'euros en autorisations d'engagement et 25,1 millions d'euros en crédits de paiement, et la LFI pour 2026 prévoit 23,7 millions en autorisations d'engagement et 24,8 millions en crédits de paiement. Bien qu'il ait fallu du temps pour que les pêcheurs acceptent de s'équiper – et je voudrais d'ailleurs les remercier, car ils jouent aujourd'hui le jeu –, ce plan a prouvé son efficacité : nous sommes désormais sous le seuil qui fragilise les espèces concernées, à savoir le dauphin commun et le marsouin.

Concernant les exonérations, il existe un enjeu de compétitivité du pavillon national, car la marine marchande française évolue dans un contexte de concurrence internationale très forte. Les mécanismes de soutien ont été mis en place pour contrer le déclin de la flotte de commerce, et je vous ai indiqué tout à l'heure que le pavillon français se renforce aujourd'hui. La politique de soutien comporte un ensemble de mesures budgétaires, dont la principale est le dispositif d'exonération des cotisations patronales, que l'État compense auprès des caisses concernées.

S'agissant des mesures fiscales, la principale est la taxe au tonnage, qui est une pratique internationale que nous soutenons. J'entends vos réserves, monsieur le président, mais je tiens à noter que ces exonérations sont un véritable levier pour maintenir l'emploi des marins que nous formons sur des navires battant pavillon français.

M. le président Éric Coquerel. Une économie tournée vers la mer, écologiquement soutenable, représente pour la France un immense potentiel, l'un des plus importants pour relancer l'emploi, le développement industriel et le développement maritime. Je ne doute pas, madame la ministre, que vous en soyez tout autant convaincue que nous le sommes, et, vous l'avez dit, une telle politique pourrait s'inscrire dans le cadre d'une bifurcation écologique.

Néanmoins, il y a parfois une grande différence entre les discours et les actes, et le fait que vous soyez à la tête d'un ministère qui, c'est le moins que l'on puisse dire, est très largement sous-doté par rapport aux ambitions affichées, l'illustre bien. Les actes, vous les avez vous-même rappelés : des baisses budgétaires dans la loi de finances, des annulations de crédits. Cela m'inspire deux questions. D'abord, n'est-ce pas un peu désespérant ? Ensuite, puisque vous nous avez lancé un appel à plus de moyens, que je pourrais relayer vers le gouvernement, votre ministère a-t-il mené une réflexion sur les moyens qui seraient nécessaires dans le cadre du projet de loi de finances pour 2027, afin de pouvoir passer enfin du discours aux actes ?

Mme Catherine Chabaud. En 2009, j'ai participé au Grenelle de la mer lancé par Jean-Louis Borloo, alors ministre de l'écologie. C'est à cette occasion que la communauté maritime dans son ensemble – scientifiques, secteur économique, ONG, État, institutions, syndicats – a fait ce constat commun du potentiel formidable que représente la mer pour la France.

Si l'on regarde dans le rétroviseur, les gouvernements successifs ont fait de véritables progrès dans l'appréciation des enjeux maritimes. Pourtant, je le confesse, nous ne sommes pas encore à la hauteur du potentiel que nous devrions exploiter, probablement pour deux raisons. Il y a sans aucun doute un enjeu budgétaire, mais avant cela, il y a la nécessité de partager cette vision et cette compréhension. Sur ce point, nous avons vraiment progressé, et je veux saluer mes prédécesseurs qui ont porté ces enjeux. D'ailleurs, je pense que le président de la République, depuis le *One Ocean Summit* en 2022 et l'Unoc-3, a permis à la France de prendre un leadership international que nous attendions.

À l'échelle nationale, la complexité du pilotage des politiques maritimes vient du fait que la mer n'est pas qu'un enjeu de protection, c'est aussi un enjeu économique. De ce fait, la compétence est répartie entre différents ministères. L'énergie, par exemple, est sous la tutelle du ministère de l'économie et des finances à Bercy, et les énergies marines relèvent de la ministre déléguée chargée de l'énergie. Cela ne m'empêche pas de me considérer comme une ministre intégratrice, qui doit coopérer avec ses collègues, et je m'y emploie depuis mon arrivée au gouvernement. Cette problématique de la gouvernance de la mer existe à l'échelle nationale, mais aussi aux échelles européenne et internationale. Par exemple, au niveau européen, je suis en train de lancer un groupe des « Amis de l'océan » au sein du Conseil de l'Europe pour améliorer la coordination entre les États membres. En France comme ailleurs, il arrive que d'autres sujets soient considérés comme davantage prioritaires que la mer. Aussi, il nous appartient de faire comprendre collectivement que nous devons encore progresser.

Il convient bien évidemment de renforcer les moyens alloués au secteur maritime. Nous nous accordons tous sur ce point. Nous avons prouvé en 2025 que nous étions capables de piloter avec des moyens limités, mais je pense que nous atteignons la limite de nos capacités. Si nous voulons à la fois maintenir la sécurité et la surveillance de nos eaux, soutenir les pêcheurs dans leur effort de décarbonation et décarboner la flotte de commerce, le levier des revenus du système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'UE (ETS) maritime est important. Il faut le maintenir, voire le renforcer. C'est un point que je soutiendrai lors de la prochaine discussion budgétaire.

Ces dernières années, nous avons progressé sur les énergies marines et je pense qu'il importe de poursuivre cet effort, y compris sur l'hydrolien. J'arrive de Cherbourg où un beau projet d'hydrolien en mer est très soutenu par les collectivités locales, et ce vendredi 12 juin j'irai inaugurer un parc éolien en mer à Noirmoutier. La poursuite de cet effort requiert avant

tout une vision stratégique, et c'est bien ce que je m'efforce de promouvoir au sein du gouvernement, en insistant particulièrement sur l'emploi et la formation.

M. Matthias Renault, rapporteur spécial. En 2025, les autorisations d'engagement consommées sur le programme 205 s'élèvent à 264 millions d'euros, et les crédits de paiement à 281 millions d'euros, soit une baisse de 22 % en autorisations d'engagement et de 10 % en crédits de paiement par rapport aux crédits exécutés en 2024. Cette évolution importante, cohérente avec ce qui avait été décidé en loi de finances pour 2025, constituait un effort considérable demandé à ce programme. Ainsi, divers dispositifs d'exonération de charges dont bénéficiaient les armateurs n'ont pas été renouvelés, de même que des aides exceptionnelles qui avaient été instaurées pour soutenir les pêcheurs, ou encore le fonds d'intervention maritime qui apportait un concours financier à des projets de terrain.

J'avais également alerté à l'époque sur la baisse des crédits alloués à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), qui se trouve confrontée à deux défis majeurs : l'inflation du coût du carburant et d'importants besoins d'investissement en raison du vieillissement de sa flotte. Je rappelle que la SNSM accomplit des missions cruciales de sauvetage en mer et qu'il s'agit d'une association apolitique qui, contrairement à d'autres auxquelles elle ne doit pas être assimilée, se borne à sauver des vies sans poursuivre d'objectifs politiques immigrationnistes.

Pourtant, sa subvention a diminué en 2025, passant de 10 à 7,8 millions d'euros. Le dernier projet de loi de finances prévoyait de poursuivre cette tendance, alors même que le ministère chargé de la mer et de la pêche et la SNSM avaient signé en 2020 une feuille de route partenariale prévoyant, je cite, « *de porter la subvention annuelle à 10,5 millions d'euros avant réserve* ». Madame la ministre, quelle perspective pouvez-vous donner aux sauveteurs en mer ? Je me doute que vous allez invoquer la hausse des taxes affectées. Or celle-ci ne compense pas la baisse de manière idoine. J'avais ainsi montré dans mon dernier rapport que le total des ressources de la SNSM était passé de 67 millions d'euros en 2024 à 63 millions en 2025. À combien estimez-vous le total de ses recettes pour 2026 ?

Après les sauveteurs, venons-en aux armateurs. La dépense fiscale liée à la détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires, ou taxe au tonnage, a atteint 1,4 milliard d'euros en 2025, ce qui confirme sa très grande volatilité, liée aux résultats eux-mêmes très cycliques du groupe CMA-CGM. Je tiens à réaffirmer mon attachement à ce dispositif qui permet de défendre le pavillon français.

Enfin, après les armateurs, venons-en à ceux qui les forment : l'École nationale supérieure maritime (ENSM). En contrepartie de l'objectif de doublement du nombre d'officiers de marine marchande diplômés en 2027 par rapport à 2021, le secrétariat d'État chargé de la mer avait signé avec l'ENSM en décembre 2023 un contrat d'objectifs et de performance (COP) stipulant que « *la démarche de croissance de l'école oblige à une augmentation des emplois en ligne avec les objectifs* ». Or, le plafond d'emplois de l'ENSM n'a pas évolué depuis 2024, ce qui pose de grandes difficultés. Madame la ministre, vous devez soit faire des annonces en cohérence avec les financements alloués, soit allouer des financements en cohérence avec les annonces faites. Pouvez-vous nous confirmer, au vu de la stabilité du plafond d'emploi, que le gouvernement a abandonné l'objectif du Fontenoy du maritime ? À défaut, comment comptez-vous former toujours plus d'officiers sans permettre à l'école de recruter ?

Madame la ministre, l'année 2025 a été difficile pour le programme 205. La situation des finances publiques ne s'étant pas améliorée, pouvez-vous nous indiquer vos pistes de réflexion pour le prochain projet de loi de finances ? Quelles actions du programme pourraient être affectées par des restrictions budgétaires ? Voyez-vous, à l'inverse, des financements qui vous paraissent prioritaires et qui doivent être sauvegardés à tout prix ?

Mme Catherine Chabaud. En dépit d'un contexte budgétaire particulièrement exigeant, le taux de consommation des crédits pour l'année passée a été de 98,5 % en autorisations d'engagement et de 99,9 % en crédits de paiement. Cela témoigne de la sincérité de la programmation et de la qualité du pilotage assuré par les services de l'État. À cet égard, ayant été nommée au ministère en octobre 2025, je tiens à saluer le travail de la DGAMPA et de mes prédécesseurs. C'est un pilotage au cordeau qui nous a permis de maintenir nos priorités : la sécurité et la sûreté maritimes, le soutien à l'économie bleue, la promotion du pavillon français, le maintien de l'emploi maritime et la surveillance du milieu marin.

Concernant la sécurité, nous avons fêté les 60 ans des Cross et j'ai inauguré les nouveaux locaux du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de la Méditerranée (Cross Med). La fréquentation croissante de nos eaux nous oblige à renforcer nos moyens de surveillance et d'assistance. Le secours en mer est une chaîne qui intègre les sauveteurs en mer, mais aussi les Cross, la marine nationale, les affaires maritimes, les patrouilleurs et la gendarmerie maritime. Il est donc important de maintenir ces moyens.

Nous avons maintenu le budget de la SNSM à 13,3 millions d'euros. En d'autres termes, il est stable. L'évolution de la subvention inscrite au programme 205 que vous mentionnez s'explique par le fait qu'elle est ajustée en fonction des ressources produites par les taxes affectées, notamment la taxe sur les éoliennes et la taxe sur les engins de plaisance motorisés. Je suis d'accord avec vous, monsieur le rapporteur spécial : la SNSM effectue un travail formidable, et je salue au passage le travail de son président, l'amiral de Oliveira. Il est essentiel de maintenir les moyens de la SNSM, qui servent non seulement à ses interventions en mer, mais aussi à la modernisation de sa flotte et de ses centres de formation.

Je partage votre avis sur la taxe au tonnage : c'est une mesure pertinente pour garantir la compétitivité de nos flottes. La variation entre 2024 et 2025 s'explique principalement par les résultats de CMA-CGM, même si 2024 fut globalement une meilleure année pour les autres armateurs également. La stabilité du cadre fiscal et social est un élément déterminant pour permettre aux armateurs d'investir dans une flotte sous pavillon français, et j'ai bien entendu le soutien que le président de CMA-CGM a exprimé hier lors de son audition par la commission des affaires économiques.

Concernant l'ENSM, notre formidable école d'officiers de la marine marchande, je vous assure que nous n'allons pas nous détourner des objectifs du Fontenoy du maritime. L'ENSM a pu augmenter ses effectifs de 7 équivalents temps plein (ETP) par rapport à 2022, passant de 232 à 239. J'ai bien conscience que la situation est tendue et je remercie le président et le directeur de l'école pour leur pilotage. Compte tenu de sa situation financière, l'ENSM doit recourir à des vacataires et à l'augmentation du temps de travail de certains professeurs, mais nous explorons avec le directeur des pistes de sources de financement complémentaires. L'ambition de doubler le nombre d'officiers entre 2021 et 2027 est toujours d'actualité. L'école participe aussi au rayonnement de la France : lors du récent déplacement présidentiel en Afrique, l'ENSM a signé des accords avec des écoles africaines pour contribuer à leur formation. Notre savoir-faire est reconnu et apprécié à travers le monde.

M. le président Éric Coquerel. Avant de donner la parole au rapporteur générale, permettez-moi de vous rappeler, monsieur le rapporteur spécial, que le sauvetage et l'assistance en mer ne sont pas une option ni un élément d'une politique immigrationniste. C'est une obligation issue d'une convention internationale signée au début du XX^e siècle, qui oblige même en temps de guerre à porter assistance en mer à toute personne qui le demande. Il est dans notre intérêt que la France continue de souscrire à ce droit international.

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Madame la ministre, j'aimerais vous adresser trois questions sur la fiscalité. La première concerne la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (Taemup), dont la réforme a été votée dans le projet de loi de finances pour 2026 pour une mise en application le 1^{er} janvier 2027. De nombreux professionnels se plaignent d'une réforme qui pénaliserait les plaisanciers modestes, sans effet environnemental, et demandent la réouverture des négociations avant le projet de loi de finances pour 2027. Êtes-vous favorable à une telle renégociation ? Allez-vous nous faire une contre-proposition pour revenir sur ce qui a été voté en 2026 ?

Mme Catherine Chabaud. La discussion avec la filière est toujours en cours. Si par « contre-proposition » vous entendez faire machine arrière sur le verdissement, la réponse est non. En revanche, je pense que nous avons besoin de pédagogie car, contrairement à ce qui a été dit, cette taxe ne touche pas des centaines de milliers de personnes. Elle concerne un certain nombre de navires, et certains plaisanciers sortent même du dispositif car leur motorisation est plus faible. Mais si votre question est de savoir s'il y a encore un espace pour le dialogue, notamment avec la Confédération du nautisme et de la plaisance présidée par M. Yves Lyon-Caen, la réponse est oui, nous pouvons encore discuter. Je ne pense pas que cette taxe soit injuste, comme j'ai pu le lire.

M. Philippe Juvin, rapporteur général. Je déduis de votre propos que le gouvernement ne proposera pas de modification de la Teamup dans le projet de loi de finances pour 2027.

Ma deuxième question porte sur la taxe au tonnage, qui fait l'objet de grands débats à chaque projet de loi de finances. À mon sens, cette taxe n'est pas une niche fiscale mais un régime fiscal mondial. Un certain nombre de nos collègues souhaitent revenir sur ce dispositif, partiellement ou totalement, avec des mesures de plafonnement. Le gouvernement entend-il, dans le projet de loi de finances pour 2027, faire des propositions de modification de l'actuelle taxe au tonnage, ce que je ne souhaite pas à titre personnel ?

Mme Catherine Chabaud. Je peux vous dire que le gouvernement soutient la taxe au tonnage. En revanche, je ne suis pas en mesure de vous dire aujourd'hui si nous en rediscuterons. Mais je confirme que la taxe au tonnage, qui permet à nos entreprises et au pavillon français d'être compétitifs, est une disposition que nous conservons.

M. Philippe Juvin, rapporteur général. J'entends que le gouvernement n'entend pas modifier ce régime par voie de projet de loi de finances, et je m'en félicite.

Ma troisième et dernière question porte sur la suppression en 2025 de divers dispositifs d'exonération de cotisations sociales dont bénéficiaient les armateurs et qui étaient pris en charge par l'État. À l'époque, le débat a porté sur la perte de compétitivité du pavillon français en raison de ces économies. Pouvez-vous nous indiquer combien d'économies ont été générées pour l'État et si la suppression de ces exonérations a entraîné des effets négatifs sur la compétitivité du pavillon français, comme les armateurs le craignaient ?

Mme Catherine Chabaud. Le principe de la suppression d'exonération de cotisations est maintenu pour certains secteurs. Les économies générées par cette décision s'élèvent à 11 millions d'euros. Les effets sont difficiles à chiffrer, mais je ne pense pas qu'ils soient négatifs.

Vous avez compris que notre objectif collectif est la décarbonation, ce qui suppose des investissements colossaux. Peut-être pourrions-nous, à la faveur de la discussion sur la future loi de finances, réfléchir à recourir des exonérations de charges pour soutenir l'innovation, par exemple le développement de la propulsion vélique. Nous avons différentes pistes de financement : les revenus de l'ETS maritime en sont une. Les exonérations de charges pour certaines catégories de navires, comme c'est le cas aujourd'hui pour les navires à passagers ou les navires de service, sont également pertinentes. Je pense que nous pourrions peut-être réfléchir à en élargir le champ dans la discussion budgétaire.

M. Philippe Juvin, rapporteur général. D'après les chiffres dont je dispose, les dépenses de l'État afférentes à ce dispositif d'exonération s'élevaient à 50 millions d'euros par an. J'imaginai par conséquent que sa suppression entraînerait une économie de cet ordre. Or vous évoquez 11 millions d'euros d'économies. Comment expliquez-vous cette différence ?

Mme Catherine Chabaud. Au budget initial, en loi de finances initiale, 59,9 millions d'euros étaient inscrits. L'exécution s'est élevée à 68,9 millions après mobilisation de la réserve de précaution en fin de gestion. Si tous les segments avaient bénéficié de l'exonération comme avant 2024, le coût aurait été de près de 80 millions d'euros. L'économie réalisée est donc bien de 11 millions d'euros environ.

M. le président Éric Coquerel. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Antoine Golliot (RN). Madame la ministre, la filière pêche française continue de s'affaiblir, et les chiffres le confirment. Les crédits du programme 205 ont diminué de 28 % en autorisations d'engagement et de 14 % en crédits de paiement par rapport à 2024. Cette baisse intervient alors que les difficultés de la pêche française n'ont jamais été aussi nombreuses.

La première difficulté est celle de la souveraineté maritime. La France dispose de la deuxième zone économique exclusive au monde, et pourtant, dans plusieurs territoires, notamment en outre-mer, la pêche illégale continue de prospérer. En Guyane, les marins français dénoncent depuis des années les incursions répétées de navires étrangers qui pillent les ressources. En métropole, les contraintes s'accumulent également. La hausse des coûts de l'énergie frappe durement les entreprises. Les pêcheurs français affrontent une concurrence européenne souvent déséquilibrée, notamment en Manche et en mer du Nord, face à des navires néerlandais beaucoup plus grands et plus puissants. À cela s'ajoute une répartition des quotas qui demeure largement défavorable à certaines flottilles françaises. Les pêcheurs ont souvent le sentiment de subir les décisions européennes.

Parallèlement, les espaces maritimes accessibles se réduisent, du fait du développement des parcs éoliens en mer, de la multiplication des aires marines protégées et des nouvelles restrictions environnementales. Nous observons également une crise du recrutement : les lycées professionnels maritimes peinent à remplir leurs promotions et de nombreux armements se tournent vers une main-d'œuvre étrangère. À ces difficultés s'ajoute un sentiment d'étouffement administratif, avec la multiplication des contrôles et l'empilement des réglementations.

Ce qui frappe aujourd'hui, c'est le décalage entre les discours et la réalité. Alors que nos pêcheurs affrontent simultanément la concurrence, la hausse des coûts, la raréfaction des ressources, le vieillissement de la flotte, les difficultés de recrutement et la réduction des zones de pêche, ils ont le sentiment que l'État se contente d'accompagner le déclin plutôt que d'organiser le redressement. Pourtant, la pêche participe à notre souveraineté alimentaire, à notre souveraineté maritime et à l'identité de nombreux territoires comme le Boulonnais. Nos pêcheurs attendent une stratégie, une défense ferme des intérêts français à Bruxelles et une simplification des normes. Ils attendent que le gouvernement considère la pêche comme un enjeu stratégique.

Madame la ministre, quelles mesures concrètes comptez-vous prendre pour inverser cette trajectoire qui conduit à l'affaiblissement de notre pavillon ? Si le gouvernement considère réellement la pêche comme un enjeu stratégique, cette volonté doit se traduire dans les budgets. Quel cap entendez-vous fixer pour redonner espoir aux pêcheurs et garantir l'avenir de la pêche française ?

Mme Catherine Chabaud. Vous avez raison, monsieur le député, les pêcheurs subissent de multiples pressions. J'ai passé deux jours en Normandie avec le commissaire européen à l'océan et à la pêche pour poursuivre le dialogue que j'ai entamé avec eux. Je peux vous assurer que nous agissons. La DGAMPA et ses services déconcentrés sont en contact permanent avec les pêcheurs.

Face à la crise des prix du carburant, l'État a décidé, dès le premier jour, de soutenir les pêcheurs. Le guichet de remboursement pour les mois d'avril et mai est ouvert, et l'engagement a été pris jusqu'à fin août. Nous les accompagnons également, comme nous l'avons dit, dans le cadre de la fermeture temporaire du golfe de Gascogne.

Sur la pêche illégale en Guyane, une étude menée entre 2019 et 2023 par le WWF, l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) et le comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Guyane a montré que la pression de pêche y avait doublé en douze ans. Une mesure prise l'an dernier lors du comité interministériel de la mer (Cimer) a modifié le code rural et de la pêche maritime afin de faciliter la destruction en mer des navires de pêche illégale saisis dans les eaux guyanaises. Cette modification, portée par la DGAMPA et discutée avec le chef d'état-major de la marine, donne aujourd'hui à la marine nationale un outil efficace pour lutter contre ce fléau. Nous luttons également contre la pêche illégale par un arsenal de conventions internationales, domaine dans lequel la France est une force motrice.

Concernant la concurrence en Manche, espace restreint où transite 20 % du commerce mondial, l'exercice de planification de l'espace maritime que nous menons vise à voir non seulement où les activités, notamment le développement des énergies marines, peuvent se développer, mais aussi comment elles peuvent devenir des sources de coopération. C'est une discussion que nous avons eue hier avec le commissaire européen. Des expérimentations auront lieu dans certains champs d'éoliennes pour étudier de possibles coopérations. Face aux pressions dans cette zone, un plan d'action en Manche Est et mer du Nord a été lancé pour réfléchir à l'avenir de la pêche dans la zone, en concertation avec les acteurs. Dans ce contexte, j'ai bien entendu la demande des pêcheurs à propos de la présence de navires de plus de 25 mètres dans la bande côtière, et nous l'examinons cette demande en vue des Assises de la pêche qui se tiendront la semaine prochaine à Cherbourg.

Pour piloter efficacement la politique de la pêche et fixer correctement des totaux admissibles de captures et des quotas, nous avons besoin de données fiables. Cela requiert du contrôle, qui sert aussi à collecter ces données et à vérifier que tous les navires européens respectent la réglementation.

La flotte de pêche est en effet vieillissante, et nous accompagnons les pêcheurs pour les aider à la renouveler dans une perspective de décarbonation. La crise au Moyen-Orient est une opportunité d'accélérer notre soutien. Je porte deux mesures au niveau européen, dans le cadre d'un règlement omnibus sur la pêche, afin d'assurer le soutien public au renouvellement de la flotte et à l'évolution de la jauge, ce qui est indispensable pour décarboner les navires.

Enfin, à la suite du décès récent de trois ligneurs, nous avons lancé un programme pour renforcer leur sécurité, notamment en adaptant leurs gilets de sauvetage à la pointe de la Bretagne. Vous le voyez, nous sommes vraiment à leurs côtés, et les pêcheurs le savent.

M. Denis Masségli (EPR). Madame la ministre, le secteur maritime incarne des enjeux qui nous concernent tous : souveraineté alimentaire et énergétique, compétitivité de notre économie et emploi sur les territoires côtiers. Je voudrais aborder trois sujets.

Le premier concerne le prix des carburants et l'aide apportée au secteur de la pêche, qui est extrêmement exposé à la volatilité des prix. La hausse actuelle pèse très lourdement sur les marges de nos pêcheurs. Ce n'est pas une difficulté passagère mais une contrainte structurelle qui appelle une réponse durable. J'aimerais avoir votre retour sur les dispositifs existants et leur adéquation.

Le deuxième sujet porte sur le fléchage des crédits carbone. Le Parlement a voté l'an dernier un fléchage de 90 millions d'euros vers la décarbonation maritime. Mais la transition énergétique du secteur s'inscrit dans le long terme et les acteurs ont besoin de visibilité. Comment pouvons-nous envisager la pérennisation de ce financement ?

Enfin, ma troisième question concerne les exonérations de cotisations patronales. Leur suppression dans la loi de financement de la sécurité sociale pour 2025 a fragilisé la compétitivité des acteurs français. Ces exonérations existaient précisément pour compenser un différentiel structurel. En les supprimant, on a alourdi les charges qui pèsent sur l'emploi maritime français. Envisagez-vous leur rétablissement et, si oui, selon quel calendrier ?

Mme Catherine Chabaud. À propos des aides au carburant à destination des pêcheurs, vous avez noté l'aide de 20 centimes par litre pour le mois d'avril, de 35 centimes pour mai, et une fourchette de 30 à 35 centimes pour juin, juillet et août. Le gazole pêche, qui était à 60 centimes avant la crise, est aujourd'hui à plus d'un euro. Le gouvernement s'est donné pour objectif d'aider les pêcheurs à continuer de sortir en mer, de maintenir leur activité, mais aussi de préserver toute la filière aval : mareyeurs, criées, transformation. C'est une enveloppe d'environ 5 millions d'euros pour l'aide d'avril et de 24 millions pour les trois mois suivants. Nous avons notifié le maintien de cette aide à la Commission européenne.

Sur le transport maritime, nous nous sommes mobilisés, avec le soutien de votre Assemblée, pour utiliser une partie des revenus de l'ETS maritime afin de soutenir la décarbonation du secteur. Cela nous a permis de lancer un appel à projets pour accélérer les innovations. Je suis favorable au maintien de cette aide, d'autant que les revenus de cette taxe vont augmenter. L'idée est de soutenir une dynamique déjà en cours, notamment le développement de la propulsion vélique et l'électrification des ports.

Enfin, le bénéfice de la totalité des exonérations de charges est désormais réservé aux armateurs exploitant des navires de transport de passagers, des câbliers et des navires dédiés aux énergies marines renouvelables. Les autres activités conservent toutefois une partie des exonérations, celles concernant les équipages affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins. Les contraintes budgétaires ont effectivement resserré la mesure, mais elle est maintenue pour ces secteurs.

M. Fabrice Roussel (SOC). Il y a un an, l'Unoc-3 a placé la France au premier rang des États mobilisés pour la protection des océans, avec des ambitions fortes sur la biodiversité, la lutte contre la pêche illicite, la décarbonation et la réduction des pollutions plastiques. Un an plus tard, les moyens financiers et opérationnels de l'État ne sont toujours pas à la hauteur de cet engagement. L'action 8 *Planification et économie bleue*, censée porter la stratégie maritime de long terme, ne représente qu'une part très marginale du programme 205, environ 1 %. Comment justifiez-vous une telle place budgétaire pour une mission qui porte des enjeux aussi structurants ?

Ma deuxième question porte sur la décarbonation du transport maritime. Les investissements nécessaires sont considérables, mais le fonds de décarbonation que vous avez évoqué demeure en retrait des attentes. L'engagement initial de 90 millions d'euros a été ramené à 70 millions d'euros, avec seulement 30 millions d'euros de crédits de paiement. Les recettes de l'ETS européen vont augmenter, avec plus de 270 millions d'euros attendus dès l'année prochaine. Au-delà du maintien de ce fonds, quelle est votre stratégie pour l'amplifier et surtout donner une vision pluriannuelle à la filière, qui a besoin de visibilité pour ses investissements ?

Enfin, concernant la situation de nos ports, si les crédits apparaissent globalement stables, des tensions demeurent sur des dépenses essentielles comme le dragage et l'entretien des infrastructures portuaires, indispensables à leur compétitivité. Je vous ai alerté par courrier, madame la ministre, sur les difficultés rencontrées par les collectivités gestionnaires de ports de mon territoire, en Loire-Atlantique. Pour les treize ports concernés, les besoins pourraient atteindre près de 5 millions d'euros d'ici 2030, alors que les recettes annuelles avoisinent seulement 2,5 millions d'euros. Comment le gouvernement entend-il accompagner ces collectivités ? Pensez-vous également qu'une évolution des règles comptables, permettant de requalifier certaines opérations de dragage en dépenses d'investissement, pourrait constituer une réponse pertinente, notamment lorsque les coûts liés au traitement des sédiments pollués deviennent particulièrement lourds ?

Mme Catherine Chabaud. Un an après l'Unoc-3, je puis vous assurer que le gouvernement, malgré les contraintes budgétaires que j'évoquais dans mon propos introductif, a réussi à la fois à maintenir son ambition, à respecter notre feuille de route, et à participer à l'effort budgétaire demandé à l'ensemble des programmes. La préservation de la biodiversité ne relève pas du programme 205. Néanmoins, je me tiens aux côtés de ma ministre de tutelle, Monique Barbut, et des services de l'État comme la Direction de l'eau et de la biodiversité, pour concrétiser nos ambitions.

À ce propos, je tiens à souligner que j'ai récemment lancé deux plans d'action. Le premier concerne la qualité des eaux côtières et vise à accélérer les politiques publiques pour la restaurer, ce qui implique de remettre à niveau les stations d'épuration et les réseaux d'assainissement. Cela a un impact sur le tourisme côtier, qui, je le précise pour la commission des finances, génère la moitié du chiffre d'affaires de l'économie de la mer. C'est également un enjeu pour la conchyliculture et l'élevage marin.

L'autre feuille de route, que j'ai lancée le 8 juin dernier à l'occasion de la Journée mondiale de l'océan, a pour but d'accélérer la réduction des déchets plastiques en mer. Là encore, l'objectif est d'adopter une vision systémique en agissant en amont, sur les cours d'eau et sur les zones d'accumulation. L'action relève de l'État mais aussi des collectivités territoriales. J'ai pu constater, par exemple, comment la communauté de communes Auray Quiberon Terre Atlantique, dans le Morbihan, a modernisé une station d'épuration qui permet désormais de traiter efficacement les eaux de pluie lors de phénomènes intenses et d'éviter les débordements. J'en discutais encore hier avec des élus du Cotentin, de la Manche et du Calvados, ainsi qu'avec les préfets de ces départements, car le partage de bonnes pratiques est un axe de cette feuille de route. L'enjeu de la qualité des eaux côtières n'est pas anodin : le développement de notre économie en dépend. Je peux vous assurer que les agences de l'eau, les préfets et les services de l'État sont pleinement à la manœuvre sur ces sujets.

Concernant la mesure de transition écologique du secteur maritime, financée par le fonds Vert, elle constitue un outil financier de 13 millions d'euros destiné à accompagner la politique de planification maritime dans les territoires. Son apport à la transition des activités maritimes et de l'économie bleue plaide pour sa pérennisation au-delà de l'exercice budgétaire de 2026, et je vous invite à la soutenir lors de la prochaine discussion budgétaire.

Sur la décarbonation, j'ai déjà largement répondu. Je partage votre idée d'adopter une vision pluriannuelle d'intensification, d'autant que les revenus de l'ETS vont augmenter. Il est essentiel de faire comprendre collectivement qu'il ne s'agit pas de faire des cadeaux aux armateurs, qui n'attendent pas de récupérer l'argent versé au travers de cette taxe. Il s'agit d'une stratégie globale de l'État visant à accélérer une dynamique déjà en cours dans nos territoires, en soutenant la décarbonation des ports, leur électrification, ainsi que des mesures en faveur des chantiers navals et des navires. Vous savez que nous avons lancé en avril un appel à projets avec Philippe Tabarot, ministre des transports, pour une enveloppe qui s'élève aujourd'hui à 55 millions d'euros. Cette enveloppe a subi quelques réductions dans l'exécution budgétaire ; elle existe néanmoins, et c'est là l'essentiel. Nous devons travailler collectivement à la maintenir.

Enfin, les ports ne relèvent pas du programme 203 mais du programme 203 *Infrastructures et services de transports*, porté par le ministre des transports et la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM).

M. Nicolas Ray (DR). Comme l'ont souligné mes collègues, la pêche est un enjeu stratégique pour la France et un secteur confronté à de nombreux défis : souveraineté alimentaire, emploi, gestion des ressources, décarbonation et respect des équilibres environnementaux. Sur tous ces sujets, votre expertise est reconnue, madame la ministre, et j'aimerais vous interroger sur deux sujets.

Le premier est celui de l'aide aux pêcheurs dans le contexte de l'explosion du prix des carburants. Le Gouvernement a certes mis en place une aide ciblée pour ce secteur très touché. Néanmoins, le décret d'avance que nous avons examiné la semaine dernière se limitait à ouvrir des crédits pour l'aide aux grands rouleurs et le chèque énergie. Pouvez-vous préciser comment, sur le plan technique, sont financés les crédits destinés à l'aide aux pêcheurs ? Jugez-vous cette aide suffisante pour permettre au secteur de traverser la crise énergétique ?

Le second sujet concerne nos moyens de communication. Sur nos mers circulent des marchandises, mais aussi nos données de transactions et de communication. En effet, 95 % des échanges d'information de la France transitent par des câbles sous-marins. Or, depuis trois ans,

de nombreux incidents surviennent sur ces câbles en Europe. Je souhaite savoir comment vous appréhendez cette problématique et comment vous conciliez le développement des usages de la mer avec la protection de ces infrastructures critiques. Considérez-vous que la surveillance de ces câbles soit suffisante pour garantir la protection de ces infrastructures stratégiques et majeures pour notre pays ?

Mme Catherine Chabaud. Le financement de l'aide aux pêcheurs n'entraînera pas d'annulation sur le programme 205. En effet, les crédits sont prélevés sur la réserve de ce programme. Je précise, car la question ne m'a pas été posée, que les conchyliculteurs ne bénéficient pas de cette aide directe, mais qu'ils peuvent prétendre aux autres dispositifs bénéficiant aux grands rouleurs.

Le sujet des câbles sous-marins n'entre pas dans mon périmètre budgétaire, mais vous avez raison, monsieur le député, d'en souligner l'importance vitale, tant nos communications en dépendent. Il s'agit d'un véritable enjeu de souveraineté et de sécurité maritime, piloté par l'action de l'État en mer et par le Secrétaire général de la mer. Les inquiétudes sont nombreuses et légitimes sur ce sujet, mais l'État est présent. Une surveillance de nos eaux est assurée et une sensibilisation est menée auprès de tous les acteurs. Sous l'autorité du Secrétaire général de la mer et grâce à l'action de la marine nationale, des douanes et de toute la chaîne de sécurité en mer, y compris les affaires maritimes, nous sommes collectivement attentifs à la surveillance de nos eaux.

M. Didier Padey (Dem). La taxe au tonnage, régime fiscal dérogatoire dont bénéficient les armateurs français depuis 2003, a été préservée lors des débats budgétaires récents, mais elle fait l'objet d'une pression parlementaire croissante. Lors de l'examen du dernier projet de loi de finances, tous les amendements visant à la supprimer, la réguler, l'indexer ou la plafonner ont été rejetés.

Dans ce contexte, le gouvernement envisage-t-il de soumettre le maintien de ce régime à des contreparties plus explicites en matière de développement de la flotte sous pavillon français, d'emploi de marins français ou de transition énergétique, afin de mieux justifier cet avantage fiscal face aux critiques sur son manque de conditionnalité ?

Par ailleurs, comment le gouvernement articule-t-il ce régime avec les engagements du comité interministériel de la mer de mai 2023 sur la redistribution d'une partie des recettes carbone vers la décarbonation du transport maritime, dont la mise en œuvre semble aujourd'hui incertaine ?

Mme Catherine Chabaud. Il convient de ne pas confondre les deux sujets de la taxe au tonnage et de l'ETS : ces deux dispositifs figurent sur un éventail de mesures où l'un n'exclut pas l'autre. La taxe au tonnage est une mesure de portée internationale ayant pour but de défendre le pavillon français et la compétitivité de nos flottes. Placer nos flottes sous pavillon français dans un autre cadre fiscal aurait un impact considérable en termes de perte de compétitivité. Comme j'ai eu l'occasion de le dire à M. le rapporteur général, nous défendons donc son maintien. La redistribution des revenus de la taxe carbone, l'ETS, est un sujet différent. Ce mécanisme vise à soutenir le secteur dans sa décarbonation, tandis que la taxe au tonnage entend défendre le pavillon français et la compétitivité des flottes.

Les objectifs contraignants de réduction de nos émissions de gaz à effet de serre, qui répondent aux enjeux climatiques, nous offrent une formidable opportunité de relancer la construction navale en France et en Europe. C'est tout l'enjeu de la stratégie industrielle

maritime européenne lancée par la Commission européenne dans le cadre du Pacte européen pour l’océan, et je promeus activement cette idée de coopération industrielle européenne.

Je vous donne un exemple très concret : le navire Canopée, qui transporte les pièces de la fusée Ariane. Ce projet est né en France, sous l’impulsion d’ArianeGroup, qui a exigé que le bateau soit entièrement construit en Europe. Nous y sommes parvenus, alors même que l’on a tendance à penser que nos chantiers ne sont pas compétitifs face aux pays asiatiques. Ce navire est le fruit d’une coopération européenne : un chantier néerlandais, une coque polonaise, des mâts italiens et des voiles rigides fabriquées à Caen. Cela démontre que nous avons une véritable opportunité de relancer cette filière. Deux ans après son lancement, Canopée a prouvé sa capacité à réduire de 30 % sa consommation de carburant et de 40 % ses émissions de CO₂. ArianeGroup le confirme volontiers : les économies de carburant réalisées finissent par compenser le surcoût de la construction et de la main-d’œuvre dans l’Union européenne.

Mon ambition est d’accélérer dans cette voie. Je la partage avec le ministre délégué chargé de l’industrie, Sébastien Martin, qui pousse pour une préférence européenne. Aujourd’hui, notre filière industrielle et ses acteurs tels que le Conseil d’orientation de la recherche et de l’innovation des industriels de la mer (Corimer) le Groupement des industries de construction et activités navales (Gican), sont convaincus que la France a une carte à jouer en misant sur cette préférence.

M. Charles de Courson (LIOT). Madame la ministre, où en est l’idée d’imposer aux croisiéristes une alimentation purement électrique lorsqu’ils font escale dans les ports français, afin d’éviter la dégradation de la qualité de l’air pour les riverains ?

Par ailleurs, pouvez-vous nous confirmer l’information de notre rapporteur spécial selon laquelle les entreprises de transport maritime éligibles au dispositif de la taxe au tonnage seraient en déficit en 2026 ?

Mme Catherine Chabaud. L’électrification et le branchement à quai des navires de croisière forment un objectif collectif. Les bateaux de croisière sont comparables à des villes flottantes. Lorsqu’ils se branchent à quai, leur consommation d’énergie est considérable. L’enjeu est donc à la fois maritime, territorial et relatif aux infrastructures portuaires. Il faut discuter avec la filière et pousser cette électrification, je suis parfaitement d’accord avec vous. Certains navires commencent à le faire, notamment les ferries en Méditerranée transportant des passagers entre le continent et la Corse. La Méridionale a été la première à se brancher à quai à Marseille, rejointe récemment à Toulon par Corsica Ferries.

Outre ce travail en commun avec la filière, il est nécessaire d’avancer sur les infrastructures portuaires, car un navire qui se branche pourrait pomper toute l’énergie de la ville. C’est un enjeu majeur, qui ne relève pas du programme 205, mais auquel je suis particulièrement sensible car le branchement à quai améliorerait la qualité de l’air dans les villes portuaires. Mais il est nécessaire que nos politiques publiques accompagnent les croisiéristes, afin d’éviter un report de leurs escales vers d’autres ports si nous leur interdisions l’accès faute de pouvoir se brancher.

Cet enjeu important nous amène à réfléchir aux ports du futur. Les ports qui accueillent nos navires de commerce ou de croisière sont des réserves foncières importantes et des lieux de développement économique, mais ils peuvent aussi, à mon avis, participer à la production d’énergies. J’étais hier à Cherbourg et j’ai visité le port, qui a été retenu pour produire et stocker des pales d’éoliennes. Nos vastes zones portuaires peuvent contribuer à la production de

carburants alternatifs, comme l'hydrogène, et d'énergies renouvelables, facilitant ainsi l'électrification. Je pense aussi au port de Marseille-Fos, où le développement des énergies marines renouvelables en Méditerranée et en Occitanie nécessitera de pouvoir faire atterrir et redistribuer cette énergie. L'électrification des ports est un véritable enjeu d'infrastructure et si, encore une fois, ce sujet n'entre pas dans mon périmètre, je m'y intéresse beaucoup.

Quant à votre question concernant une éventuelle situation déficitaire des entreprises de transport maritime éligibles au dispositif de la taxe au tonnage, je ne suis pas en mesure de vous répondre immédiatement, et je vous prie de m'en excuser. Je reviendrai vers vous ultérieurement avec des éléments précis.

M. le président Éric Coquerel. Nous en venons aux questions des autres députés.

Mme Claire Lejeune (LFI-NFP). Ma question porte sur l'application du plan d'action sur les cétacés. Nous savons qu'en 2023, avant même les budgets à la pente nettement austéritaire, des consignes internes aux services des pêches maritimes circulaient pour ne pas multiplier les contrôles sur les navires. J'aimerais savoir ce qu'il en est aujourd'hui. On peut se réjouir que les navires daignent enfin s'équiper en dispositifs de dissuasion acoustique – qui posent d'ailleurs certains problèmes pour la biodiversité marine. Mais s'il n'y a pas de contrôle effectif en mer, cela reste des effets d'annonce. Cette question sur la capacité des services de pêche maritime à mener un niveau de contrôle satisfaisant vaut aussi pour toute une série d'autres réglementations, que ce soit les quotas ou l'interdiction de certains équipements et filets de pêche. J'aimerais avoir une réponse sur l'état actuel des contrôles.

Mme Catherine Chabaud. Je vous assure, madame la députée, qu'aucune consigne n'a été donnée pour limiter les contrôles dans le cadre du plan Cétacés : des contrôles sont bien effectués dans le cadre de l'action de l'État en mer.

Nous faisons face à un sujet complexe : selon un rapport de l'Ifremer, la ressource halieutique s'est rapprochée des côtes, entraînant avec elle les populations de dauphins. La concurrence entre les dauphins et les pêcheurs s'est donc amplifiée. Mais les pêcheurs ne se réjouissent pas de tuer des dauphins communs ou des marsouins, qui sont les espèces les plus impactées. Aussi, le plan Cétacés est mené en partenariat avec eux, et sans leur participation, il ne peut fonctionner. Ce partenariat consiste à équiper les navires de caméras et de systèmes répulsifs. Aujourd'hui, les équipements se déploient et un travail d'analyse des données est mené avec les scientifiques. On pourrait d'ailleurs renforcer le dialogue entre pêcheurs et scientifiques, car les premiers sont demandeurs d'échanges et souhaitent que les seconds écoutent aussi leurs observations. En outre, des contrôles généraux de la pêche sont effectués en mer, mais pas spécifiquement sur le plan Cétacés, car notre objectif commun est l'amélioration des pratiques de pêche.

M. Jean-Paul Mattei (Dem). La SNSM est une association incroyablement efficace qui réalise une mission de service public. Pourtant, chaque année, nous avons l'impression que son financement est précaire, suspendu à la générosité des Français. Quelles pistes pourraient être explorées pour consolider le financement de la SNSM ? Je connais peu de structures en France aussi organisées et professionnalisées, bien qu'animées par des bénévoles. Ne pensez-vous pas qu'une réflexion devrait être menée pour sécuriser financièrement cette structure, sur laquelle les services de l'État s'appuient pour le sauvetage en mer ?

Mme Catherine Chabaud. J'ai déjà eu l'occasion d'exprimer mon admiration pour le modèle des sauveteurs en mer, dont les interventions complètent de manière essentielle le

dispositif de l'État pour la sécurité et le sauvetage. Comme l'a rappelé, à raison, M. le président, le sauvetage en mer est une obligation et fait partie de l'ADN des marins.

Je tiens à vous rassurer : la pérennité des revenus de la SNSM est assurée. Nous sommes sur une enveloppe permanente de 13,3 millions d'euros. Si les chiffres varient d'une loi de finances à l'autre – 10,5 millions d'euros pour 2024, 7,6 millions d'euros pour 2025 –, c'est parce que l'enveloppe globale est réévaluée en tenant compte des recettes de la taxe éolienne. Le financement de la SNSM est en effet une addition des crédits du programme 205, de la taxe sur la plaisance et de la taxe sur l'éolien en mer. L'enveloppe globale est donc maintenue et pérennisée.

La SNSM conserve donc les moyens pour assurer sa modernisation. D'ailleurs, à l'occasion des 60 ans des Cross la semaine dernière, le directeur de la formation de la SNSM m'a fait part d'un formidable projet d'extension de leur centre de formation à Saint-Nazaire, financé par des moyens locaux, privés et propres. Je salue au passage tous les donateurs de la SNSM, car si l'État et les plaisanciers interviennent, l'association vit aussi des dons et des legs. Enfin, un rapport a été publié récemment par certains de vos collègues sur le statut des bénévoles de la SNSM, et nous travaillons à protéger ce statut.

M. Matthias Renault (RN). Madame la ministre, je souhaite vous relancer sur la question de l'ETS maritime. Il y a une part européenne et une part française. Sur la part française, le gouvernement s'était engagé à affecter la totalité du produit de l'ETS à la décarbonation, et non aux armateurs ou au budget général. Ce fut d'ailleurs le sens d'un vote transpartisan l'année dernière lors du budget. La prévision de recettes était de 90 millions d'euros, mais en réalité, le produit s'élève plutôt à 150 millions d'euros. Sur ces 150 millions d'euros, vous avez finalement lancé un appel à projets de 55 millions d'euros qui n'a pas encore abouti. Qu'en est-il de la différence ?

Ma deuxième question porte sur un problème particulier de l'ETS pour le secteur des navires de croisière. En métropole, il existe une concurrence avec la Grande-Bretagne, qui dispose d'un système équivalent mais plus compétitif. En outre-mer, notamment aux Antilles, la concurrence vient des pays des Caraïbes qui n'ont pas de système d'ETS. Des gros navires de croisière ont désormais plus intérêt à se rendre dans les Caraïbes. Je m'interroge donc sur l'intérêt de maintenir ce système d'ETS dans ces régions ultrapériphériques et sur le risque qu'il fait peser sur certains secteurs maritimes.

Mme Catherine Chabaud. Je tiens à préciser que la mesure décidée au Cimer l'année dernière consistait à affecter 90 millions d'euros, le reste allant au budget général de l'État. Vous savez que la doctrine générale de l'État ne prévoit pas toujours l'affectation ciblée d'une taxe ; nous pouvons donc nous féliciter que celle-ci le soit. Je peux vous dire que ce que fait la France avec l'ETS est regardé avec beaucoup d'intérêt à l'échelle européenne. En tant que députée européenne, j'avais d'ailleurs fait voter une utilisation, au moins partielle, des revenus de l'ETS pour soutenir le secteur dans sa décarbonation.

Pour être précise sur les chiffres, la traduction des 90 millions d'euros s'est faite ainsi lors de la discussion budgétaire : 70 millions d'euros ont été inscrits, complétés par 20 millions d'euros pour d'autres dispositifs, notamment des garanties bancaires. Cela a permis d'ouvrir un guichet de 62,5 millions d'euros après les mesures d'économie que nous avons dû appliquer. J'entends bien que nous sommes aujourd'hui sur un montant inférieur, et je peux le regretter, mais nous faisons face à des contraintes budgétaires et nous avons une responsabilité collective quant aux ressources de l'État.

Quand vous dites que l'appel à projets n'a pas abouti, ce n'est pas exact : les premiers retours sont attendus pour début juillet, et nous valoriserons les projets qui en sortiront. Je sais qu'ils seront nombreux. Il nous appartient collectivement de poursuivre et d'amplifier ce soutien lors de la prochaine discussion budgétaire, d'autant que les revenus de l'ETS maritime vont augmenter. À cet égard, le soutien des parlementaires me paraît pertinent. Encore une fois, il ne s'agit pas de rendre aux armateurs ce qu'ils ont payé, mais bien d'accompagner le secteur dans sa décarbonation et de soutenir des investissements qui participent à la dynamique territoriale et à la relance industrielle par la mer.

M. le président Éric Coquerel. J'aimerais profiter de votre présence, madame la ministre, pour vous poser trois questions qui dépassent un peu le thème de notre mission. En 2025, l'Institut polaire français Paul-Émile Victor (Ipev) a été intégré à l'Ifremer. Je voudrais savoir si vous disposez d'un premier bilan de cette intégration qui, pour ma part, m'inquiète un peu, surtout au moment où l'on veut relancer la recherche polaire. J'entends que le polaire ne relève pas de votre champ d'action, mais l'Ifremer, lui, en fait partie.

Ma deuxième question concerne la taxe au tonnage. Le coût de cette taxe pour les finances de l'État s'est élevé à 625 millions d'euros en 2024, 1,4 milliard d'euros en 2025, et il est estimé à 620 millions d'euros en 2026, alors que le nombre de bateaux battant pavillon français de son principal bénéficiaire, CMA-CGM, n'excède pas 5 %. Je voudrais savoir si vous trouvez ce rapport qualité-prix suffisamment rentable pour encourager une flotte à battre davantage pavillon français.

Enfin, ma troisième question porte sur la propulsion vélique. Nous avons voté à l'unanimité une proposition de loi sur ce sujet. Je n'ai pas d'information sur sa reprise au Sénat. Le gouvernement serait-il prêt à l'inscrire à l'ordre du jour, y compris en la reprenant à son compte, afin qu'elle soit adoptée avant la fin de l'année 2026 ?

Mme Catherine Chabaud. L'IPEV est en passe d'être intégré à l'Ifremer, qui est sous la double tutelle du ministère de la transition écologique, et donc de mon ministère délégué, et du ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'espace. Cette intégration, souhaitable à mon sens, est prévue pour la fin de cette année, et il est donc trop tôt pour en dresser un bilan complet. Le président de l'Ifremer travaille sur ce projet dans le cadre de notre stratégie polaire. Il y a également une demande pour la création d'un comité interministériel des pôles, sur le modèle du Cimer, que j'appelle de mes vœux. Nous sommes prêts pour cela, et la France est très active sur ces sujets.

La taxe au tonnage est absolument nécessaire à la compétitivité de nos armateurs, et elle remplit ses objectifs non seulement en matière de compétitivité, mais aussi d'emploi et de formation, puisqu'elle permet d'embarquer des marins français. Si, grâce à elle et à la compétitivité qu'elle préserve pour les navires battant pavillon français, nous sommes dans une dynamique où il faut embaucher des officiers français, alors je la juge utile. C'est toute une filière que nous soutenons à travers cette taxe, de la formation à l'ENSM jusqu'à l'embarquement de marins français.

Notez que la taxe au tonnage ne concerne pas que CMA-CGM, et que nous avons d'autres grands armateurs français. Et notons aussi, par ailleurs, que CMA-CGM participe aussi au rayonnement de la France à travers le monde, par exemple en investissant 700 millions d'euros dans des infrastructures portuaires à Mombasa au Kenya, ce qui contribue au développement de nos relations économiques avec le continent africain.

Enfin, vous connaissez mon enthousiasme pour la propulsion vélique, la voile de compétition participant d'ailleurs grandement à son développement technologique. Je me félicite que l'Assemblée nationale ait voté cette proposition de loi à l'unanimité, et je suis tout à fait favorable à ce qu'elle soit examinée et adoptée par le Sénat. Quant à savoir si le gouvernement envisage de la reprendre à son compte, je ne peux vous le dire à ce stade. Quoi qu'il en soit, vous avez tout mon soutien pour qu'elle poursuive son chemin.

M. le président Éric Coquerel. Cette audition touche à sa fin, je vous remercie, madame la ministre, pour vos réponses.

*

* *

Informations relatives à la commission

La commission a nommé M. Gérauld Verny rapporteur de la proposition de loi visant à protéger les petits porteurs et les entreprises des fonds vautours (n° 2789) et M. Alexandre Allegret-Pilot rapporteur de la proposition de loi visant à rétablir l'exemption d'impôt pour les primes accordées par l'obtention de la médaille honorifique du travail (n° 2790)

Membres présents ou excusés
Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Réunion du mercredi 10 juin 2026 à 9 heures

Présents. - M. Jean-Pierre Bataille, M. Laurent Baumel, Mme Shéhérazade Bentorki, M. Carlos Martens Bilongo, M. Arnaud Bonnet, M. Mickaël Bouloux, M. Michel Castellani, M. Jean-René Cazeneuve, M. Éric Coquerel, M. Charles de Courson, Mme Marie-Christine Dalloz, Mme Catherine Dellong Meng, M. Jocelyn Dessigny, Mme Edwige Diaz, M. Benjamin Dirx, M. Marc Ferracci, M. Emmanuel Fouquart, M. Antoine Golliot, M. Philippe Juvénat, M. Daniel Labaronne, M. Aurélien Le Coq, M. Corentin Le Fur, Mme Claire Lejeune, M. Thierry Liger, M. Philippe Lottiaux, M. Emmanuel Mandon, Mme Claire Marais-Beuil, M. Denis Masségli, M. Jean-Paul Mattei, M. Kévin Mauvieux, Mme Estelle Mercier, Mme Sophie Mette, M. Jacques Oberti, M. Didier Padey, M. Nicolas Ray, M. Matthias Renault, M. Charles Rodwell, Mme Sophie-Laurence Roy, M. Emeric Salmon, Mme Eva Sas, M. Charles Sitzenstuhl, M. Jean-Philippe Tanguy, M. Nicolas Tryzna

Excusés. - M. Alexandre Allegret-Pilot, M. Christian Baptiste, M. Karim Ben Cheikh, Mme Yaël Braun-Pivet, M. Alexandre Dufosset, Mme Mathilde Feld, Mme Stéphanie Galzy, M. Pierre Henriet, M. Damien Maudet, Mme Marianne Maximi, M. Nicolas Metzdorf, Mme Christine Pirès Beaune, M. Christophe Plassard, M. Emmanuel Tjibaou

Assistait également à la réunion. - M. Fabrice Roussel