

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

2019

DOCUMENT DE POLITIQUE TRANSVERSALE
PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

POLITIQUE MARITIME DE LA FRANCE



MINISTRE CHEF DE FILE
MINISTRE DE DE LA TRANSITION
ÉNERGÉTIQUE ET SOLIDAIRE

NOTE EXPLICATIVE

Les documents de politique transversale (DPT) constituent des annexes générales du projet de loi de finances de l'année au sens de l'article 51 de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF).

Ils sont prévus par l'article **128 de la loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005 de finances rectificative pour 2005**, complété successivement par l'article 169 de la loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 de finances rectificative pour 2006, par l'article 104 de la loi n° 2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008, par l'article 183 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre de finances pour 2009, par l'article 137 de la loi n° 2009-1673 du 30 décembre 2009 de finances pour 2010, par l'article 7 de la loi n° 2010-832 du 22 juillet 2010 de règlement des comptes et rapport de gestion pour 2009, par l'article 159 de la loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011 et par l'article 160 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012.

Vingt-et-un documents de politique transversale (DPT) sont annexés au projet de loi de finances pour 2019 et sont relatifs aux politiques suivantes : Action extérieure de l'État, Aménagement du territoire, Défense et sécurité nationale, Développement international de l'économie française et commerce extérieur, Inclusion sociale, Justice des mineurs, Lutte contre le changement climatique, Lutte contre l'évasion et la fraude fiscales, Outre-mer, Politique de l'égalité entre les femmes et les hommes, Politique de lutte contre les drogues et les conduites addictives, Politique du tourisme, Politique en faveur de la jeunesse, Politique française de l'immigration et de l'intégration, Politique française en faveur du développement, Politique immobilière de l'État, Politique maritime de la France, Prévention de la délinquance et de la radicalisation, Sécurité civile, Sécurité routière, Ville.

Chaque document de politique transversale comporte les éléments suivants :

- Une **présentation stratégique de la politique transversale**. Cette partie du document expose les objectifs de la politique transversale et les moyens qui sont mis en œuvre pour les atteindre dans le cadre interministériel. Outre le rappel des programmes budgétaires qui concourent à la politique transversale, sont détaillés les **axes de la politique**, ses **objectifs**, les **indicateurs de performance** retenus et leurs valeurs associées. S'agissant des politiques transversales territorialisées (par exemple : Outre-mer, Ville), les indicateurs du document de politique transversale sont adaptés de façon à présenter les données relatives au territoire considéré.
- Une **présentation détaillée de l'effort financier consacré par l'État à la politique transversale** pour l'année à venir (PLF 2019), l'année en cours (LFI 2018) et l'année précédente (exécution 2017), y compris en matière de dépenses fiscales.
- Une présentation de la manière dont chaque **programme budgétaire** participe, au travers de ses différents **dispositifs**, à la politique transversale.
- Enfin, une table de correspondance des objectifs permet de se référer aux différents projets annuels de performances afin d'obtenir des compléments d'information (annexe 1). D'autres éléments utiles à l'information du Parlement peuvent être également présentés en annexe du document.

Sauf indication contraire, **les montants de crédits figurant dans les tableaux du présent document sont exprimés en euros**. Les crédits budgétaires sont présentés, selon l'article 8 de la LOLF, en autorisations d'engagement (AE) et en crédits de paiement (CP).

TABLE DES MATIÈRES

LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Liste des programmes concourant à la politique transversale	8
Présentation stratégique de la politique transversale	10
Axe 1 - S'appuyer sur la connaissance et l'innovation	12
Axe 2 - Développer des territoires maritimes et littoraux durables et résilients	17
Axe 3 - Soutenir, valoriser les initiatives et lever les freins	28
Axe 4 - Développer les actions de la France au niveau international	34
Présentation des crédits et des programmes concourant à la politique transversale	37
Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale	37
Présentation des programmes concourant à la politique transversale	40

ANNEXES

Table de correspondance des objectifs du DPT et des objectifs des PAP	88
---	----

LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Politique maritime de la France

LA POLITIQUE TRANSVERSALE

POLITIQUE MARITIME DE LA FRANCE

LISTE DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Numéro et intitulé du programme	Responsable	Mission	(cf. page)
105 – Action de la France en Europe et dans le monde	Nicolas DE RIVIERE <i>Directeur général des affaires politiques et de sécurité</i>	Action extérieure de l'État	40
110 – Aide économique et financière au développement	Odile RENAUD-BASSO <i>Directrice générale du Trésor</i>	Aide publique au développement	40
112 – Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire	Serge MORVAN <i>Commissaire général à l'égalité des territoires</i>	Cohésion des territoires	41
113 – Paysages, eau et biodiversité	Paul DELDUC <i>Directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature</i>	Écologie, développement et mobilité durables	42
119 – Concours financiers aux collectivités territoriales et à leurs groupements	Bruno DELSOL <i>Directeur général des collectivités locales</i>	Relations avec les collectivités territoriales	48
123 – Conditions de vie outre-mer	Emmanuel BERTHIER <i>Directeur général des outre-mer</i>	Outre-mer	49
129 – Coordination du travail gouvernemental	Marc GUILLAUME <i>Secrétaire général du Gouvernement</i>	Direction de l'action du Gouvernement	54
146 – Équipement des forces	Général d'armée François LECOINTRE / Ingénieur général de l'armement de classe exceptionnelle Joël BARRE <i>Chef d'état-major des armées / Délégué général pour l'armement</i>	Défense	55
149 – Compétitivité et durabilité de l'agriculture, de l'agroalimentaire, de la forêt, de la pêche et de l'aquaculture	Valérie METRICH-HECQUET <i>Directrice générale de la performance économique et environnementale des entreprises</i>	Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales	55
152 – Gendarmerie nationale	Général d'armée Richard LIZUREY <i>Directeur général de la gendarmerie nationale</i>	Sécurités	57
159 – Expertise, information géographique et météorologie	Laurent TAPADINHAS <i>Directeur et Adjoint à la Commissaire générale au développement durable</i>	Écologie, développement et mobilité durables	59
161 – Sécurité civile	Jacques WITKOWSKI <i>Directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises</i>	Sécurités	60
162 – Interventions territoriales de l'État	Denis ROBIN <i>Secrétaire général du ministère de l'Intérieur</i>	Cohésion des territoires	61
172 – Recherches scientifiques et technologiques pluridisciplinaires	Bernard Larrourou <i>Directeur général de la recherche et de l'innovation</i>	Recherche et enseignement supérieur	62
176 – Police nationale	Eric MORVAN <i>Directeur général de la police nationale</i>	Sécurités	66
178 – Préparation et emploi des forces	Général d'armée François LECOINTRE <i>Chef d'état-major des armées</i>	Défense	68
181 – Prévention des risques	Cédric BOURILLET <i>Directeur général de la prévention des risques</i>	Écologie, développement et mobilité durables	69
186 – Recherche culturelle et culture scientifique	Arnaud ROFFIGNON <i>Secrétaire général adjoint du ministère de la Culture</i>	Recherche et enseignement supérieur	70

Numéro et intitulé du programme	Responsable	Mission	(cf. page)
190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	Serge BOSSINI <i>Directeur de la Recherche et de l'Innovation, Commissariat général au développement durable</i>	Recherche et enseignement supérieur	71
197 – Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins	Thierry COQUIL <i>Directeur des affaires maritimes</i>	Régimes sociaux et de retraite	72
203 – Infrastructures et services de transports	François POUPARD <i>Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer</i>	Écologie, développement et mobilité durables	73
205 – Affaires maritimes	Thierry COQUIL <i>Directeur des Affaires maritimes</i>	Écologie, développement et mobilité durables	75
206 – Sécurité et qualité sanitaires de l'alimentation	Patrick DEHAUMONT <i>Directeur général de l'alimentation</i>	Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales	79
212 – Soutien de la politique de la défense	Jean-Paul BODIN <i>Secrétaire général pour l'administration</i>	Défense	80
215 – Conduite et pilotage des politiques de l'agriculture	Philippe MÉRILLON <i>Secrétaire général</i>	Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales	82
217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	Régine ENGSTRÖM <i>Secrétaire générale du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires</i>	Écologie, développement et mobilité durables	83
302 – Facilitation et sécurisation des échanges	Rodolphe GINTZ <i>Directeur général des douanes et droits indirects</i>	Gestion des finances publiques et des ressources humaines	83
333 – Moyens mutualisés des administrations déconcentrées	Marc GUILLAUME <i>Secrétaire général du Gouvernement</i>	Direction de l'action du Gouvernement	85

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Présente dans toutes les régions océaniques du globe grâce à ses outre-mers, la France est souveraine et responsable d'un espace maritime de plus de 11 millions de kilomètres carrés, le second au rang des nations. Au regard du rôle essentiel que joue l'océan, de ses richesses et de ses fragilités que l'on découvre tous les jours, du potentiel d'avenir qu'il représente pour l'humanité, au regard de l'expertise de ses acteurs, la France est donc en capacité de jouer un rôle primordial dans les décennies à venir.

Les espaces maritimes dont dispose la France, se traduisent en enjeux économiques, environnementaux, sécuritaires et géostratégiques sur la plupart des mers de la planète. Le mouvement vers une ambition nationale maritime est né il y a une trentaine d'années et s'est renforcé à l'occasion du Grenelle de la mer, puis des Assises de la mer et plus récemment au travers de la mobilisation française sur la thématique Océan à l'occasion de la COP21. Il s'est traduit par l'adoption de la stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) le 3 novembre 2016 par le Conseil national de la mer et des littoraux (CNML), publiée au JO du vendredi 24 février 2017.

La SNML donne une direction aux politiques publiques sur la mer et le littoral et une réponse nationale aux objectifs européens fixés par deux directives-cadre : la directive 2014/89/UE du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime et la directive 2008/56/CE du 17 juillet 2008 portant sur la stratégie pour le milieu marin. Elle mobilise non seulement les services de l'État à tous les échelons territoriaux et les collectivités territoriales (celles de l'intérieur comme celles du littoral) mais aussi les acteurs de la mer et du littoral et les scientifiques.

Elle constitue ainsi le cadre de référence pour la protection des milieux, la réalisation ou le maintien du bon état écologique, l'utilisation durable des ressources marines et la gestion intégrée et concertée des activités liées à la mer et au littoral.

Ce Document de Politique Transversale "*Politique maritime de la France*" reprend les orientations générales de la SNML, organisées selon 4 axes transversaux :

- Axe 1 : S'appuyer sur la connaissance et l'innovation ;
- Axe 2 : Développer des territoires maritimes et littoraux durables et résilients ;
- Axe 3 : Soutenir et valoriser les initiatives et lever les freins ;
- Axe 4 : Promouvoir une vision française au sein de l'Union européenne et dans les négociations internationales et porter les enjeux nationaux.

Ces orientations générales s'appliquent également aux outre-mer, qui apportent une contribution à leur mise en œuvre avec leurs spécificités : positionnement géographique autour du monde, biodiversité, situations îliennes, potentiels pour les énergies marines et l'aquaculture, etc. Elles seront déclinées au travers de documents stratégiques de façade et de documents stratégiques de bassins maritimes ultramarins. Il est à noter que les douze objectifs de performance qui sont présentés dans ce DPT ont été élaborés au sein de chacun des programmes concourant à la Politique maritime de la France. La SNML, élaborée plus récemment, disposent d'orientations différentes. A l'avenir, le DPT politique maritime de la France pourrait bénéficier d'objectifs de performance prenant davantage en compte les actions des différents programmes en lien avec la SNML.

RÉCAPITULATION DES AXES, SOUS-AXES ET OBJECTIFS DE PERFORMANCE

AXE 1 - S'APPUYER SUR LA CONNAISSANCE ET L'INNOVATION

Réduire l'exposition des populations de Martinique et de Guadeloupe au chlordécone
Disposer d'un système performant de prévision météorologique marine et de prévention des risques météorologiques en mer

AXE 2 - DÉVELOPPER DES TERRITOIRES MARITIMES ET LITTORAUX DURABLES ET RÉSILIENTS

Préserver et restaurer la biodiversité marine
Préserver la biodiversité, les habitats et le caractère de zone humide du Marais Poitevin
Renforcer la protection de l'environnement maritime
Reconquérir la qualité de l'eau en Bretagne
Mieux contrôler les activités maritimes et en particulier la pêche
Renforcer la sécurité maritime

AXE 3 - SOUTENIR, VALORISER LES INITIATIVES ET LEVER LES FREINS

Développer la part des modes alternatifs à la route: l'activité des grands ports maritimes
Promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime
Optimiser le régime de protection sociale des marins

AXE 4 - DÉVELOPPER LES ACTIONS DE LA FRANCE AU NIVEAU INTERNATIONAL

Améliorer l'efficacité de la gestion et des contrôles douaniers et fiscaux

AXE 1 - S'APPUYER SUR LA CONNAISSANCE ET L'INNOVATION

La France fait partie des premiers pays européens par la qualité de ses travaux scientifiques et de ses outils de recherche, au service de la construction d'une société de la connaissance marine et maritime. Toutefois, la mer et les milieux marins ne sont qu'à très partiellement connus et la valorisation des ressources marines nécessite d'être explorée pour de nombreuses activités : aquacultures, mise en valeur des ressources biologiques animales et végétales, exploitation des fonds ou énergies renouvelables, fonctionnement des écosystèmes, impact des activités, résilience des milieux... En outre, c'est aussi par la recherche, que la France renforcera son leadership sur la scène internationale (voir Axe 4).

La connaissance du « système mer » dans toutes ses composantes (géophysique, hydrologique, biologique, écologique), la compréhension des processus physiques, chimiques et des interactions avec la biosphère, constituent des défis pour la recherche. Ils conditionnent la capacité à évaluer, à prévoir et à agir en vue de préserver la biodiversité et les services écosystémiques. Ils conditionnent également la capacité à développer durablement les activités maritimes et à répondre aux enjeux économiques et sociaux majeurs que sont l'adaptation au changement, la prévention et l'atténuation des risques naturels, en particulier pour les populations des îles et celles vivant sur le littoral, ainsi que l'accès à des ressources minérales et énergétiques.

Plus généralement, l'acquisition de connaissances scientifiques sur le lien entre les pressions anthropiques et les impacts directs ou indirects (cumuls de pressions) sur l'écosystème marin permettra de mettre en place les politiques environnementales adaptées.

A ce titre, le programme 113 « Paysages, eau et biodiversité » du ministère de la transition écologique et solidaire contribue à l'amélioration de la connaissance du système mer, de l'état de la biodiversité marine et littorale et ses tendances d'évolution, par le biais des trois instruments que sont la directive-cadre « stratégie pour les milieux marins », la Stratégie de gestion intégrée du trait de côte et la Stratégie nationale pour la biodiversité qui prévoit un axe de travail consacré à la connaissance des origines de la pollution marine (axe 2 du Plan biodiversité).

L'action 07 de ce programme 113 vise particulièrement à améliorer la connaissance du fonctionnement écosystémique des milieux marins (notamment sur les zones particulièrement sensibles telles les zones protégées au titre de la directive cadre sur l'eau, eaux conchylicoles, eaux de baignades...) ou les zones fonctionnelles pour la mise en place de zones de conservation halieutiques créées par la loi biodiversité), de l'évolution du trait de côte et de son érosion.

Le programme 172 « Recherches scientifiques et technologiques pluridisciplinaires » constitue un instrument majeur pour le pilotage du système français de recherche et d'innovation et pour la mise en œuvre des politiques nationales en lien avec le ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation, chef de file de la politique de recherche.

Le programme met en œuvre la stratégie nationale de recherche France-Europe 2020 qui a été structurée pour faire face à dix grands défis de société, en cohérence avec la stratégie de l'Union européenne en matière de recherche et d'innovation et le programme-cadre de recherche et d'innovation Horizon 2020 (2014-2020). Ce programme comporte plusieurs actions qui ont volet maritime et littoral important (172-12 – Diffusion, valorisation et transfert des connaissances et des technologies; 172-13 – Grandes infrastructures de recherche; 172-14 – Moyens généraux et d'appui à la recherche; 172-17 – Recherches scientifiques et technologiques dans le domaine de l'énergie; 172-18 – Recherches scientifiques et technologiques dans le domaine de l'environnement; 172-19 – Recherches scientifiques et technologiques en sciences humaines et sciences sociales), s'appuyant sur les principaux opérateurs de la recherche scientifique travaillant dans le domaine maritimes, soutenus par ce programme 172 : CNRS, IFREMER, IRD et IPV (GIP Institut polaire français Paul-Emile Victor).

Le programme 149 « Compétitivité et durabilité de l'agriculture, de l'agroalimentaire, de la forêt, de la pêche et de l'aquaculture » reprend dans son action 28 (Pêche et aquaculture) les actions qui étaient menées sur le programme 205 (à partir de 2018), après transfert de la Direction des Pêches maritimes du MTES vers le MAA. Cette action 149 - 28 vise, dans le cadre de la Politique Commune des Pêches (PCP) en France, l'amélioration des connaissances scientifiques, la collecte des données nécessaires à l'atteinte du Rendement Maximum Durable (RMD) ainsi que les données statistiques à destination notamment d'Eurostat. Cette action s'appuie sur un réseau d'organismes de recherches publiques au nombre desquels on compte IFREMER, le MNHN, l'IRD, ou encore des laboratoires universitaires tel que le LEMNA de l'Université de Nantes. L'objectif est de parvenir à une exploitation équilibrée et durable des ressources halieutiques dans un contexte concurrentiel international accru.

La SNML prévoit, au sein de son axe 1 un effort particulier à faire pour « développer la recherche et la connaissance pour et par les outre-mer français ».

A ce titre, le programme 123 « Conditions de vie outre-mer » et le programme 162 (Interventions territoriales de l'État) -action 08 « Plan chlordécone en Martinique et en Guadeloupe » participent à cet effort, en plus des actions des programmes 172 et 113 concernant partiellement les outre-mer. L'objectif n°1 du DPT (Réduire l'exposition des populations de Martinique et de Guadeloupe au chlordécone) est affecté à ce programme.

Différents programmes apportent une aide à la connaissance des aléas et des enjeux exposés, ainsi qu'à la surveillance des phénomènes et à la prévention des risques météorologiques en mer, en s'appuyant sur de nombreux opérateurs : Météo France, BRGM, ONF, CEA (Commissariat à l'Énergie Atomique et aux énergies alternatives), SHOM (Service hydrographique et océanographique de la marine), CNRS , etc. avec la création du Centre National d'Alerte aux Tsunamis (CENALT) depuis 2009 :

- programme 190 « Recherches dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durable » (Ministère de la transition écologique et solidaire)
- programme 159 « Expertise, information géographique et météorologie ». L'objectif n°2 du DPT (Disposer d'un système performant de prévision météorologique marine et de prévention des risques météorologiques en mer) est affecté à programme.
- programme 181 « Prévention des risques » (action - 10 Prévention des risques. Ministère de la transition écologique et solidaire)

La SNML prévoit de « bâtir une société de la connaissance marine et maritime » : à ce titre, le programme 186 « Recherche culturelle et culture scientifique » prévoit, dans son action 01 – Recherche archéologique subaquatique, un certain nombre d'actions visant à sensibiliser le public aux grands enjeux maritimes.

De même, le programme 212 « Soutien de la politique de la défense » soutient le musée national de la marine (MNM) sur l'action 8 « Politique culturelle et éducative », et le Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) sur l'action 11 « Pilotage, soutien et communication », pour ses missions de connaissance sur l'environnement physique marin et ses relations avec l'atmosphère, les fonds marins et les zones littorales.

Par ailleurs, le programme 217 du ministère de la transition écologique et solidaire porte des crédits dédiés au financement du partenariat associatif, pour l'information des citoyens adultes et leur participation au débat public, en particulier sur la préservation de la biodiversité, et la lutte contre le réchauffement climatique.

En ce qui concerne la formation maritime, le programme 205 « Affaires maritimes » (action 02 - Gens de mer et enseignement maritime / Ministère de la transition écologique et solidaire) apporte un soutien financier aux structures de formation (lycées professionnels maritimes et centres agréés en outre-mer et l'École nationale supérieure maritime (ENSM), établissement public créé en 2011 et opérateur du programme 205).

Il est à noter que les formations aquacoles organisées par le Ministère de l'agriculture et de l'alimentation ne sont pas prises en compte dans le présent DPT.

OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

OBJECTIF N° 1

Réduire l'exposition des populations de Martinique et de Guadeloupe au chlordécone

Programme 162 : Interventions territoriales de l'État

INDICATEUR 1.1

Exposition des populations de Martinique et de Guadeloupe au chlordécone via les denrées alimentaires consommées ou mises sur le marché [Programme 162]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision DPT 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Taux de non-conformité des analyses réalisées dans le cadre des plans de surveillance de la production halieutique	%	8.73		5			3.5

Précisions méthodologiques

Source des données : Directions de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt, directions des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi et synthèse par les Agences régionales de santé.

Mode de calcul :

- au numérateur : nombre d'analyses réalisées non conformes aux limites maximales de résidus de chlordécone ;
- au dénominateur : nombre d'analyses issues de la production halieutique.

Le choix a été fait de ne s'appuyer que sur les résultats des plans de surveillance et de ne pas prendre en compte les résultats des plans de contrôle.

En effet, les plans de contrôle sont liés à une suspicion de contamination et ont vocation à être dirigés en premier lieu sur les produits ou pratiques présentant un risque de contamination avéré. L'augmentation du taux de non-conformité dans le cadre des plans de contrôle peut donc signifier à la fois un non respect des mesures de prévention et/ou une bonne efficacité et un bon ciblage des plans de contrôle. Un indicateur fondé sur ce taux donnerait une appréciation biaisée de l'exposition des populations.

A l'inverse, les plans de surveillance, pris en compte ici, concernent l'ensemble des denrées alimentaires produites ou mises sur le marché. Ils peuvent cependant être orientés sur une région susceptible de produire des aliments contaminés, les plans de surveillance ayant aussi pour objectif d'identifier les facteurs de risque de contamination et les mesures de prévention adaptées. Une baisse du taux de non-conformité traduira donc a priori une diminution du risque de mise sur le marché d'aliments fortement contributeurs de l'exposition des populations, ce qui correspond à l'objectif de l'action.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les valeurs cibles diffèrent selon le type d'aliment considéré, compte tenu de sensibilités différentes des denrées à la contamination des sols et des eaux par la chlordécone, et au vu de l'évolution des connaissances sur la migration de la molécule de chlordécone dans les organismes vivants. Les plans de surveillance ont notamment été recentrés, en 2017, sur les denrées les plus susceptibles d'être contaminées (légumes racines et cives ; espèces côtières pour la production halieutique) afin d'exclure les produits et espèces que l'on sait ne pas accumuler la molécule de chlordécone (agrumes, tomates, bananes, etc.; grands pélagiques). Ce recentrage des contrôles explique la révision des cibles pour 2018 et 2019.

Les prévisions pour les denrées végétales et animales d'origine terrestre sont fondées sur une évolution régulière et constante des taux de non-conformité.

L'objectif pour ces 2 sous-indicateurs est de maintenir une cible comparable pour 2019.

Les résultats observés pour la production halieutique sont plus fluctuants et doivent être interprétés avec prudence, car le très grand nombre et la très forte hétérogénéité des espèces et des zones de pêche rendent les résultats très variables. Les résultats de cet indicateur ne peuvent donc être analysés que sur le long terme.

L'objectif pour ce sous-indicateur est d'enregistrer une amélioration progressive en 2019, notamment grâce aux mesures prises pour lutter contre la pêche informelle et pour identifier et sanctionner les produits non conformes issus de la pêche de plaisance.

OBJECTIF N° 2

Disposer d'un système performant de prévision météorologique marine et de prévention des risques météorologiques en mer

Programme 159 : Expertise, information géographique et météorologie

INDICATEUR 2.1

Performance des modèles de prévision numérique du temps et de la procédure de vigilance météorologique [Programme 159]

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision DPT 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Pourcentage d'événements détectés avec une anticipation supérieure à 3 heures	%	82		>86			>86
Fiabilité de la prévision numérique du modèle à maille fine AROME (modifié)	%	77,9		>78,5			>79

Précisions méthodologiques

Source des données :

Sous-indicateur n°1 : Les résultats sont validés par le comité national de suivi de la vigilance.

Sous-indicateur n°2 : Résultat basé sur une combinaison d'indicateurs calculés selon une procédure définie par l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) pour l'inter-comparaison des modèles.

Mode de calcul :

Sous-indicateur n°1 :

La pertinence d'une mise en vigilance est appréciée à partir de plusieurs critères : l'occurrence effective de l'événement météorologique, l'estimation correcte de son intensité, sa bonne anticipation sur les zones concernées, ainsi que la précision de sa localisation géographique et temporelle.

Ces éléments sont analysés conjointement par Météo-France et par ses partenaires de la procédure de vigilance météorologique : la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises et les services en charge des transports, de l'environnement, de la santé et de l'hydro-océanographie. L'indicateur est calculé ici en tenant compte des événements détectés avec une anticipation supérieure à trois heures. Ce délai est celui que la sécurité civile considère comme minimum pour pouvoir mobiliser ses moyens de façon efficace.

L'indicateur porte sur les phénomènes météorologiques suivants de la procédure de vigilance : « orages », « pluie-inondation », « vent violent », « neige-verglas » et, à partir de 2016, « vagues-submersion ». Les épisodes de canicule, grand froid avalanches et vagues submersion sont évalués de façon distincte dans le cadre du Groupe interministériel de suivi de la vigilance météorologique.

Sous-indicateur n°2 :

Cet indicateur exprimé en pourcentage mesure la concordance entre les mesures réalisées par des stations automatiques au sol et la prévision numérique à échelle fine Arome de courte échéance (forcée par Arpège) à proximité de ces stations. Il tient compte de l'occurrence de quatre types de conditions météorologiques (rafales d'au moins 40 km/h, cumul de pluie sur 6h d'au moins 0,5mm, 2mm, et 5mm) et sur quatre échéances de prévision (6h, 12h, 18h, 24h).

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Sous-indicateur 4.1.1

Cet indicateur concerne directement chacune des sept directions interrégionales de Météo-France et la performance du dispositif de vigilance est suivie au niveau de chacune d'entre elles par le Groupe interministériel de suivi de la vigilance météorologique.

De manière générale, il convient d'analyser avec prudence les variations inter-annuelles de cet indicateur, une éventuelle dégradation ponctuelle de ces dernières pouvant être liée à la nature des phénomènes rencontrés durant l'année, ou au nombre de ces phénomènes qui peut réduire le caractère significatif de l'indicateur d'un point de vue statistique. La valeur cible retenue (>86 %) est celle qui a été définie dans le contrat d'objectifs et de performance (COP) 2017-2021 de Météo-France.

Sous-indicateur 4.1.2

La prévision météorologique repose sur une chaîne complète de moyens techniques et humains. L'indicateur porte sur la performance de la prévision numérique qui est l'un des éléments clés de cette chaîne. Il concerne le modèle Arome qui est le modèle à échelle fine déployé en métropole afin d'améliorer la prévision à courte échéance des phénomènes de petite échelle.

Le caractère prévisible de l'atmosphère fluctue selon la période de l'année mais également d'une année à l'autre. Cette variabilité naturelle s'exerce jusqu'à des échelles de temps de plusieurs mois et se traduit par des niveaux de performance de la prévision numérique qui, à qualité de modèle constant, peut varier fortement d'une saison à l'autre, voire d'une année à l'autre. À ce titre, plus que la valeur absolue atteinte, c'est la comparaison avec les autres modèles et la tendance d'évolution sur le long terme qui permettent d'apprécier les progrès atteints.

Au-delà de la variabilité naturelle de ces indicateurs, la tendance de fond est le reflet des travaux de recherche qui nourrissent l'amélioration des modèles numériques et des observations atmosphériques et leur assimilation dans les modèles ; l'augmentation des capacités de calcul numérique disponibles, prévue au long des prochaines années, permettra par ailleurs d'affiner la résolution des modèles mis en œuvre et donc de soutenir cette amélioration continue de performance sur le long terme.

Les valeurs des cibles de l'indicateur pour les années 2018 et 2019 reflètent cette tendance de long terme d'amélioration de la performance des systèmes de prévision numérique, conforme à la trajectoire prévue dans le COP 2017-2021 de Météo-France.

AXE 2 - DÉVELOPPER DES TERRITOIRES MARITIMES ET LITTORAUX DURABLES ET RÉSILIENTS

La SNML affirme qu'une approche territoriale adaptée à la mer et au littoral doit permettre d'assurer les conditions d'un développement et d'une gestion du domaine maritime sous juridiction française, pour favoriser l'implication des parties prenantes, la conciliation des usages, la valorisation des ressources et la protection des milieux. Dans le même temps, elle doit permettre l'adaptation des usages existants à l'émergence d'activités nouvelles, comme au changement climatique ou à l'évolution du trait de côte.

Elle doit s'appliquer à différentes échelles (nationale, façade ou bassin ultramarin, région, parc, intercommunalité) en respectant un principe de subsidiarité entre les différents niveaux emboîtés.

Cet axe 2 de la SNML prévoit la mise en place d'une planification stratégique avec une composante spatiale et s'articulant avec l'approche des autres pays riverains d'une même mer, avec le développement des « projets de territoire » permettant l'adaptation au changement global, tout en protégeant et préservant les milieux, les équilibres biologiques, les ressources, les sites, les paysages et le patrimoine.

Dans ce cadre, un important volet est prévu pour préserver les intérêts nationaux et prévenir les risques en mer.

Le programme 112 « Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire » contribue à ces objectifs, par ses actions 01 et 02 « Attractivité économique et compétitivité des territoires » et « Développement solidaire et équilibré des territoires ».

De même, le programme 119 « Concours financiers aux collectivités territoriales et à leurs groupements » apporte une aide (action 119-06 – Dotation générale de décentralisation concours particuliers).

Le programme 113 « Paysages, eau et biodiversité » du ministère de la transition écologique et solidaire, avec l'appui de l'opérateur AFB (Agence Française pour la Biodiversité), intervient pour cet objectif de territoires maritimes et littoraux durables et résilients principalement par l'action 113-07 – Gestion des milieux et biodiversité, avec, notamment l'objectif n°3 « Préserver et restaurer la biodiversité marine » et ses indicateurs portant sur la préservation de la biodiversité ordinaire et l'effort de protection des espaces naturels terrestres et maritimes. L'objectif n°3 du DPT (Préserver et restaurer la biodiversité marine) est affecté à ce programme.

Le programme 162 « Interventions territoriales de l'État » contribue à cet effort par les actions

- 162-02 – Reconquérir la qualité de l'eau en Bretagne. L'objectif n°6 (Reconquérir la qualité de l'eau en Bretagne) est affecté à ce programme.
- 162-06 – Préserver la biodiversité, les habitats et le caractère de zone humide du Marais Poitevin. L'objectif n°4 (Préserver la biodiversité, les habitats et le caractère de zone humide du Marais Poitevin)
- 162-09 – Plan Littoral 21 Occitanie

Le programme 205 « Affaires maritimes » intervient également pour renforcer la protection de l'environnement maritime, avec un indicateur « Taux d'identification des sources à l'origine de rejets illicites et polluants en mer », ainsi que le programme 178 « Préparation et emploi des forces » qui contribue à la lutte contre les pollutions en mer, mission confiée au ministère des armées (marine nationale), qui peut ainsi affréter des bâtiments de soutien, d'assistance et de dépollution (BSAD) mis à disposition de l'autorité maritime, du matériel de lutte du centre d'expertises pratiques de lutte contre les pollutions de la marine nationale et du stock initial POLMAR MER (Pollution maritime). L'objectif n°5 (Renforcer la protection de l'environnement maritime) est affecté au programme 205.

L'organisation et la mise en œuvre de la surveillance des activités et des milieux marins sont soutenues par les actions de plusieurs programmes :

- action 28 du programme 149 : 149-28 – Pêche et aquaculture /CONTRÔLE ;
 - action 01 du programme 205 – 205-01 - Sécurité et sûreté maritimes. L'objectif n°8 du DPT (Renforcer la sécurité maritime) est affecté à ce programme ;
- Ces deux actions concourent à l'objectif n°7 du DPT : mieux contrôler les activités maritimes et en particulier la pêche, dans le cadre de la politique commune des pêches.
- action 10 du programme 146 – 146-10 – Équipement des forces / Protection et sauvegarde ;
 - action du programme 159 - 159-13 – Météorologie, avec l'opérateur Météo France, notamment pour faire partie du service européen de surveillance des océans (CMEMS) mis en place par la Communauté Européenne ;
 - action du programme 161 - 161-12 – Sécurité civile / Préparation et interventions spécialisées des moyens nationaux ;
 - actions du programme 152 – 152-01 et 152-03 – Gendarmerie nationale - Ordre et sécurité publics, missions de police judiciaire et concours à la justice ;
 - action du programme 176 –176-02 - Police Nationale – Sécurité et paix publiques ;
 - le programme 178 « Préparation et emploi des forces » / contribue également à la sécurité maritime. Les bâtiments de la marine nationale, y compris par l'affrètement de remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS), assurent le volet hauturier de ces missions, en métropole et en outre-mer. La gendarmerie maritime dispose, avec ses unités spécifiques, de moyens adaptés en mer capables d'effectuer des missions de surveillance et de contrôle, réparties du littoral jusqu'à la haute mer. Elle concourt ainsi activement aux missions de contrôle des pêches, en mer et sur le littoral, ainsi qu'à la sécurité et la sûreté maritime.
 - action du programme 217 - 217-11 - Personnels œuvrant pour les politiques du programme « Affaires maritimes », dans leurs missions de contrôles.

OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

OBJECTIF N° 3

Préserver et restaurer la biodiversité marine

Programme 113 : Paysages, eau et biodiversité

INDICATEUR 3.1

Préservation de la biodiversité ordinaire [Programme 113]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision DPT 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Evolution de l'abondance des oiseaux communs, catégorie des oiseaux inféodés à certains milieux	%	70		77			77
Nombre de sites Natura 2000 en phase d'animation	Nombre	1464		1617			1768

Précisions méthodologiques

Sous-indicateur n°1 : "Évolution de l'abondance des oiseaux communs, catégorie des oiseaux inféodés à certains milieux"

L'indicateur apporte des données objectives sur la présence des oiseaux dans certains milieux spécifiés. Il est issu d'un mode de collecte directe sur le terrain, (indicateur issu de la base STOC, livré par le MNHN). L'indicateur fait référence à une liste d'oiseaux classés par catégories et habitats. Au total, 75 espèces sont utilisées pour construire les indicateurs. Si une espèce est plus abondante dans un habitat que ce que prédirait une répartition homogène dans les trois habitats, elle est dite « spécialiste » de cet habitat. Si une espèce ne présente pas de biais de répartition entre les habitats, elle est dite généraliste.

En cohérence avec les indicateurs de la nouvelle stratégie nationale pour la biodiversité 2011-2020, il a été décidé de ne retenir que la population des oiseaux communs spécialistes de certains milieux, dans la mesure où ils représentent davantage les enjeux liés à la conservation de la diversité des milieux. Ainsi depuis 2013 l'indicateur a été restreint sur certaines catégories d'oiseaux de milieux forestiers et agricoles afin de refléter davantage les espèces menacées et donc la menace sur la diversité biologique.

Pour tenir compte des variations interannuelles liées notamment au climat, une moyenne glissante sur les trois années est utilisée pour déterminer la valeur de l'année de calcul et lisser les variations.

Sous-indicateur n°2 : "Nombre de sites Natura 2000 en phase d'animation"

Source des données : Tableaux de bord de la gestion des sites Natura 2000, remontés annuellement par les DREAL.

Mode de calcul : Nombre de sites Natura 2000 pour lesquels un animateur est désigné.

L'indicateur intègre l'ensemble des sites Natura 2000, terrestres et marins.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

S'agissant du sous-indicateur 2.1.1 relatif à l'abondance des oiseaux communs celui-ci est un indice agrégé qui reflète les variations d'abondance d'un ensemble d'espèces d'oiseaux présents de façon courante sur le territoire. Les oiseaux étant le plus souvent au sommet des chaînes alimentaires au sein d'un écosystème, les variations qu'ils connaissent sont une bonne indication de l'évolution globale des espèces et des milieux existants en France.

L'indicateur réagit à l'ensemble des pressions qui s'exercent sur la biodiversité : intensification agricole, consommation d'espaces par l'artificialisation des sols et l'urbanisation, dont la plupart ne dépendent pas des politiques dédiées de conservation de la nature mise en œuvre par le ministère de la transition écologique et solidaire. L'impact des conditions climatiques d'une année sur cet indice constitue aussi une hypothèse de dégradation de l'indicateur.

Le ministère œuvre à la stabilisation voire à la tendance à la hausse. En effet, une diminution de l'indice attesterait d'une diminution de l'abondance des espèces et signifierait une réduction des ressources, et une dégradation qualitative et quantitative des milieux disponibles pour ces oiseaux.

A moyen terme, la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête pour la biodiversité des paysages et de la nature, avec l'ensemble des mesures et dispositifs qu'elle instaure en faveur de la protection ou la restauration des habitats, devrait concourir à l'amélioration de la présence des espèces. Au-delà de la politique environnementale, des politiques d'aménagement du territoire et une politique agricole commune prenant en compte les enjeux de protection du patrimoine naturel auront aussi des conséquences favorables pour la biodiversité. En tout état de cause, l'impact de ces réformes de lutte contre la dégradation des milieux qui doivent avant tout garantir le succès reproductif des espèces dans la durée, ne pourra pas être constaté à court terme.

S'agissant du sous-indicateur 2.1.2 relatif aux sites Natura 2000 en phase d'animation, le nombre de sites Natura 2000 en phase d'animation augmente progressivement d'année en année avec la finalisation des documents d'objectifs (DOCOB) des sites et la mise en place progressive par l'Agence de Service et de Paiements des instruments permettant de mobiliser les cofinancements européens. Le nombre de sites en animation devrait augmenter d'environ 3 % en 2019, soit un objectif cible d'environ 1732 sites Natura 2000 en animation en 2019, sous réserve de la mobilisation effective des fonds européens par les régions.

INDICATEUR 3.2

Effort de protection des espaces naturels terrestres et maritimes [Programme 113]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision DPT 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Pourcentage du territoire métropolitain sous protection forte	%	1.35		1.48			1.48
Pourcentage des eaux françaises sous protection	%	22,36		30			30

Précisions méthodologiques

Sous-indicateur 2.1.1 : « Pourcentage du territoire métropolitain sous protection forte »

Source des données : Muséum National d'Histoire Naturelle

Mode de calcul : l'indicateur est calculé par le ratio suivant :

Numérateur : surface du territoire terrestre métropolitain sous protection forte au moyen d'outils réglementaires

Dénominateur : surface du territoire terrestre métropolitain

Pour les espaces terrestres, l'indicateur fournit la proportion du territoire français bénéficiant d'une protection forte : cœur de parc national, réserves naturelles, réserves biologiques, site faisant l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope. Cet indicateur ne concerne donc pas l'ensemble des différents types d'aires protégées, ni les aires protégées marines, objet du sous-indicateur suivant. C'est le Muséum National d'Histoire Naturelle qui gère pour le compte du ministère de la transition écologique et solidaire, la base de données des espaces protégés où sont enregistrées les surfaces de la plupart des aires protégées. Le processus d'agrégation des fichiers de cette base de données étant relativement long, les valeurs d'une année N sont celles du 01/01 de cette même année.

Ce sous-indicateur est publié régulièrement dans le cadre de l'Observatoire National de la Biodiversité.

Sous-indicateur 2.1.2 : « Pourcentage des eaux françaises sous protection »

Source des données : Agence Française pour la Biodiversité

Mode de calcul : l'indicateur est calculé par le ratio suivant :

Numérateur : Surface des aires marines protégées

Dénominateur : Surface des eaux sous juridiction française

Les aires marines protégées prises en compte sont celles listées par la loi de 2006 ainsi que celles listées par l'arrêté de 2011, auxquelles sont ajoutées les aires sous statut relevant des codes de l'environnement de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie.

Les eaux sous juridiction prises en compte sont constituées par la mer territoriale et la zone économique exclusive (ZEE) des eaux placées autour de l'ensemble des territoires français : métropole, DOM, COM (dont Polynésie française, Nouvelle-Calédonie, Clipperton, Terres australes et antarctiques françaises, Saint-Pierre-et-Miquelon, îles éparses). Les ZEE ne sont pas encore identifiées dans tous les secteurs potentiels et elles font parfois l'objet de contestation qui en réduisent la portée. De plus, elles sont amenées à augmenter dans le cadre de la procédure de reconnaissance des plateaux continentaux. Ce dénominateur est donc susceptible de modifications significatives dans les années à venir. Il est mesuré ou estimé au 31 décembre de l'année considérée.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Concernant le sous-indicateur 2.2.1 traduisant le pourcentage du territoire métropolitain sous protection forte :

La stratégie nationale de création des aires protégées (SCAP), qui vise à renforcer le réseau des espaces protégés, contribue à répondre à l'engagement de la feuille de route pour la transition écologique de faire de la France un pays exemplaire en matière de reconquête de la biodiversité. Son objectif, tel que fixé par la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, est de placer, d'ici 2019, 2% au moins du territoire terrestre métropolitain sous protection forte au moyen d'outils réglementaires.

Ce sous-indicateur est publié régulièrement dans le cadre de l'Observatoire National de la Biodiversité.

Les projets d'extension des réserves naturelles nationales (RNN) des Landes de Versigny (Picardie) et des Îles Finocchiarola (Cap Corse) ont abouti en 2017.

La valeur constatée de l'indicateur au 31 décembre 2017 est de 1,37 % du territoire métropolitain sous protection forte. On estime que d'ici fin 2019, le réseau d'espaces protégés pourrait atteindre 1,48 % notamment avec la création du 11^e parc national des forêts de Champagne et de Bourgogne (prévu en 2018 dans le PAP 2018) prévu en 2019 (cf. action 36 de l'engagement 3.1 du plan biodiversité qui annonce la création de ce parc national pour 2019). Par ailleurs, d'ici 2019, plusieurs projets d'extensions de RNN devraient aboutir (cf. RNN des gorges de l'Ardèche et RNN de Sixt-Passy).

Enfin, la dynamique de création ou d'extension des RNN a vocation à augmenter en application de l'action 35 de l'engagement 3.1 du plan biodiversité qui prévoit la création ou l'extension de 20 RNN d'ici la fin du quinquennat dont au moins 2 en outre-mer. C'est notamment dans ce cadre qu'en 2019, la RNN du massif forestier de la Robertsau et de la Wantzenau (710 hectares) en Grand-Est sera créée en zone périurbaine située au nord de Strasbourg.

Concernant le sous-indicateur 2.2.2 traduisant le pourcentage des eaux françaises sous protection :

Le Livre Bleu, reprenant les conclusions du Grenelle de la Mer (juillet 2009), fixait un objectif de couverture en aires marines protégées de 20 % de la zone économique exclusive de la France à horizon 2020. Cette cible de 20 % a été atteinte fin 2016 suite à l'extension de la réserve naturelle nationale des Terres australes françaises (611 064 km² en surfaces marines) ainsi que la création d'un arrêté de protection de biotope dans les eaux territoriales de l'île de Clipperton (1 811 km²).

Un objectif plus ambitieux a été fixé. Lors du congrès mondial de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) en 2016, la France, par courrier de la ministre chargée de l'environnement et par la prise de parole de l'ambassadeur lors de l'Assemblée générale, a soutenu la définition d'un objectif international de 30% d'ici 2030 de couverture des eaux sous juridiction des états, avec un haut niveau de protection. Cet objectif a été acté par l'assemblée générale de l'UICN.

En termes de prévision, la France possède le deuxième espace maritime au monde, dont l'essentiel se trouve en outre-mer et particulièrement dans le Pacifique. Les collectivités du Pacifique (Polynésie française, Nouvelle-Calédonie et Wallis et Futuna) ont la compétence environnementale, ce qui leur donne la possibilité de créer des aires marines protégées, lesquelles permettent à la France de respecter les engagements pris au niveau international (notamment Convention pour la diversité biologique). Ces collectivités peuvent par ailleurs bénéficier de l'appui de l'Agence française de la biodiversité (AFB) pour la définition et la mise en œuvre de leur politique de création et de gestion d'AMP.

L'intégration des AMP créées par décision de ces collectivités du Pacifique dans l'indicateur est donc justifiée. Leur intégration initialement prévue dans le PAP 2018 en 2018, est reprogrammée en 2019 avec un calcul des surfaces concernées précisés, conduisant à une valeur prévisionnelle de 32 % pour l'indicateur en 2019.

OBJECTIF N° 4

Préserver la biodiversité, les habitats et le caractère de zone humide du Marais Poitevin

■ Programme 162 : Interventions territoriales de l'État

INDICATEUR 4.1

Evolution de la surface des prairies dans la zone du Marais poitevin par rapport à celle constatée dans les départements couvrant la zone [Programme 162]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Evolution de la surface des prairies dans la zone du Marais poitevin par rapport à celle constatée dans les départements couvrant la zone	ratio	1,07	1,01	1,1	ND	ND	ND

Politique maritime de la France

DPT | PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DE LA POLITIQUE TRANSVERSALE

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Pourcentage de prairies dans la zone du Marais poitevin protégées par le biais d'une contractualisation au titre des mesures agro-environnementales	%	81	81	86	ND	ND	ND

Précisions méthodologiques**Sous-indicateur 1 :**

Source des données : Déclaration annuelle de surfaces dans le cadre de la gestion de la politique agricole commune (PAC) dans le périmètre du Marais poitevin y compris les prés salés et les îlots calcaires insérés dans la zone humide (DRAAF Poitou-Charentes en collaboration avec les DDT/DDTM).

Mode de calcul :

- au numérateur : évolution des surfaces déclarées en prairies permanentes et prairies temporaires sur la zone du Marais Poitevin ;
- au dénominateur : évolution des surfaces déclarées en prairies permanentes et prairies temporaires dans les trois départements couvrant la zone du Marais poitevin.

Les données issues de la PAC, qui n'intègrent pas les surfaces n'ayant pas de vocation agricole, sont les seules qui puissent être suivies annuellement car l'utilisation d'une méthode de calcul consistant en des photographies aériennes par télédétection, plus exhaustive, est trop lourde.

Sous-indicateur 2 :

Source des données : Directions départementales des territoires et de la mer.

Mode de calcul :

- au numérateur : nombre d'hectares de prairies contractualisées dans le cadre des mesures agro-environnementales ;
- au dénominateur : nombre d'hectares de prairies pouvant faire l'objet d'une contractualisation.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Compte tenu de la fin de l'action « Plan gouvernemental sur le Marais poitevin » au sein du programme 162, aucune cible n'est proposée au titre de l'indicateur 3.1

OBJECTIF N° 5

Renforcer la protection de l'environnement maritime

■ Programme 205 : Affaires maritimes

INDICATEUR 5.1

Taux d'identification des sources à l'origine de rejets illicites et polluants en mer [Programme 205]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Taux d'identification des navires à l'origine de rejets polluants et illicites en mer	%	20		>=5	>=5	>=5	>=10

Précisions méthodologiques

Source des données : direction des affaires maritimes (DAM) à partir des statistiques des CROSS déclarés centres référents en matière de surveillance des pollutions (CROSS JOBOURG, CROSS CORSEN, CROSS LA GARDE, CROSS Antilles-Guyane, CROSS Réunion).

Mode de calcul : Le taux d'identification des navires pollueurs correspond au ratio entre :

- Numérateur : nombre de navires pollueurs (auteurs de rejets illicites) identifiés par un moyen de l'Action de l'État en Mer sur site ;
- Dénominateur : nombre total de messages POLREP confirmés suite à un rejet illicite de navires (tous types de polluants)

Ne sont considérés que les rejets illicites et polluants issus de navires en mer, ce qui exclut les pollutions organiques, les phénomènes biologiques de coloration de la mer, les macro-déchets et les débris végétaux, les pollutions accidentelles ou certains rejets autorisés par la réglementation.

Un POLREP (*Marine POLLution REPort* : échange d'information en cas d'événement de pollution ou de menace de pollution des mers) est « confirmé » lorsqu'un moyen de l'État a vérifié sur zone la nature du polluant. L'identification met en œuvre l'ensemble des composantes de l'action de l'État en mer (AEM).

Les pollutions peuvent être d'origine naturelle ou tellurique, et de même, les moyens de l'État n'ont pu être en mesure de vérifier et d'identifier la source sur zone. Le ratio n'est ainsi pas totalement révélateur de l'action des CROSS en matière de lutte contre la pollution et de recherche des contrevenants, action qui est avant tout une coordination des administrations de l'État en mer.

Du fait de la mise en place de stations de réception satellitaires en outre-mer, le système CLEANSEANET permet depuis 2017 l'identification des pollutions dans les zones de juridiction française ultra-marines de l'océan indien et des Caraïbes. À ce titre, les données des CROSS Antilles-Guyane et Réunion ont été ajoutées au calcul de l'indicateur. Les zones couvertes sont donc beaucoup plus importantes que celles des CROSS métropolitains.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Cet indicateur relatif aux taux d'identification des sources à l'origine des rejets illicites et polluants en mer, rend compte de l'action de la Direction des affaires maritimes dans le domaine de la protection de l'environnement. L'amélioration des techniques d'identification des navires pollueurs a eu un effet dissuasif important, car le nombre de pollutions détectées a diminué. Néanmoins, l'origine des navires qui continuent d'effectuer des rejets polluants reste difficile à établir, et nécessite des contrôles aériens et sur sites. C'est la raison pour laquelle la cible est maintenue à 10 %.

Toutefois, les pollutions par hydrocarbures baissent de manière significative depuis plusieurs années, alors qu'il est constaté un nombre important de rejets illicites considérés comme polluants mais non comptabilisés car ne relevant pas des hydrocarbures. En conséquence, la cible a été élargie à toutes substances illicites et polluantes, conformément à la convention MARPOL.

OBJECTIF N° 6

Reconquérir la qualité de l'eau en Bretagne

Programme 162 : Interventions territoriales de l'État

INDICATEUR 6.1

Concentration moyenne en nitrates des cours d'eau des baies du plan algues vertes

[Programme 162]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Concentration moyenne en nitrates des cours d'eau des baies du plan algues vertes	mg/L	39,7	38,5	SO	37,32	36,15	34,99

Précisions méthodologiques

Source des données : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREA) de Bretagne

Mode de calcul : Moyenne des concentrations en nitrates dans les cours d'eau contributeurs de chaque baie (en mg/L).

Les connaissances scientifiques et analyses dont dispose le Centre d'Études et de Valorisation des Algues (CEVA) montrent la diversité des situations pour ce qui touche aux dynamiques des proliférations algales. Certaines baies doivent atteindre des concentrations comprises entre 10 et 15 mg/L de nitrates tandis que, pour d'autres, des concentrations entre 25 et 35 mg/L peuvent suffire pour réduire et maîtriser, à terme, les proliférations d'algues vertes.

Par conséquent, dans le cadre du second plan de lutte contre les algues vertes (PLAV2) 2017-2021, des objectifs différenciés de concentration en nitrates dans les bassins versants algues vertes ont été validés pour 2021, avec un horizon à 2027, échéance du SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux).

A compter de 2018, le calcul de l'indicateur est effectué en deux temps : moyenne par baie des concentrations en nitrates des 18 principaux cours d'eau contributeurs puis, moyenne globale des concentrations obtenues dans les huit baies.

L'indicateur reste donc le même mais les objectifs ont été adaptés à chaque baie et les modalités de calcul ajustées, ce qui conduit à afficher une trajectoire différente pour une ambition qui demeure inchangée.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Dans le cadre de la mise en œuvre du « Plan de lutte contre les algues vertes » en Bretagne, chaque « baie algues vertes » identifiée par le schéma départemental d'aménagement et de gestion des eaux fait l'objet d'un appel à projets de territoire, lancé par L'État, qui lui fixe un objectif de réduction de la teneur en nitrates.

L'atteinte de cet objectif passe par une évolution de l'agriculture vers des systèmes de production à très basses fuites d'azote. Les outils mobilisés sont définis dans la charte de territoire : accompagnement pour l'élaboration d'un projet individuel d'évolution par les agriculteurs, accompagnement technique individuel et collectif, développement des systèmes herbagers, aides aux investissements, etc.

Dans le cadre des nouvelles modalités de calcul de l'indicateur depuis 2018, les valeurs de cet indicateur ont été retraitées de 2016 à 2018. Dans le prolongement, la cible 2019 retenue est basée sur l'hypothèse d'une poursuite de l'amélioration constatée en vue d'atteindre les objectifs différenciés fixés par les projets de territoire dans chacune des 8 baies « algues vertes ».

OBJECTIF N° 7

Mieux contrôler les activités maritimes et en particulier la pêche

■ Programme 149 : Compétitivité et durabilité de l'agriculture, de l'agroalimentaire, de la forêt, de la pêche et de l'aquaculture

■ Programme 205 : Affaires maritimes

INDICATEUR 7.1

Taux d'infractions constatées à la pêche [Programme 205]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Taux d'infractions constatées dans le contrôle des pêches	%	7,2	7,4	7,5	7,5	7,5	7,5
Pour information : Nombre de contrôles des pêches	Nombre	16 516	16 015	SO	SO	SO	SO

Précisions méthodologiques

Source des données : Direction des affaires maritimes (DAM), bilans mensuels d'activité et rapports de patrouille des unités du dispositif de contrôle et de surveillance (DCS)

Mode de calcul : ratio entre le nombre d'infractions constatées à la pêche et le nombre de contrôles des pêches.

Les données prises en compte au titre de cet indicateur concernent les contrôles des navires de pêches professionnels (en mer et au débarquement), des navires de plaisance (pour la pêche en mer), des halles à marées, criées et autres établissements de commercialisation (dont notamment des restaurants) des transporteurs, des sites de débarquement officiels (listes des ports publiés au journal officiel dans lesquels doivent impérativement être débarquées les captures de telle ou telle espèce) ou potentiels (mise en vente illégale hors système déclaratif d'espèces à forte valeur commerciale), et enfin des pêcheurs à pied professionnels.

Les données relatives aux contrôles effectués sur la pêche de loisir (à pied et sous-marine) ne sont pas comptabilisées. Ces contrôles sont en effet difficilement comparables à ceux portant sur la filière professionnelle notamment en termes de volume réalisé et de charge de travail induite, et leur intégration pourrait conduire à une interprétation erronée de l'activité globale de contrôle en matière de police des pêches.

Par « infraction », il faut entendre un procès verbal d'infraction, un même procès-verbal pouvant traiter de plusieurs infractions.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La recherche constante d'un meilleur ciblage des contrôles est de nature à maintenir un ratio assez élevé, mais parallèlement, ces efforts engagés depuis plusieurs années ont un effet dissuasif important. Ainsi, la prévision pour le ratio du nombre d'infractions relevées sur le nombre de contrôles est maintenue à 7,5 % sur la période 2017-2020.

INDICATEUR 7.2**Contrôles menés dans le cadre de la politique commune des pêches [Programme 149]**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Nombre d'inspections de navires de pêche en mer et au débarquement réalisées rapporté au nombre de contrôles en mer et au débarquement prévus par le plan de contrôle	%	100	100	100	100	100	100
Nombre d'inspections à terre réalisées rapporté au nombre de contrôles à terre prévus par le plan de contrôle	%	100	100	100	100	100	100

Précisions méthodologiques

Mode de Calcul : cet indicateur est un taux rendant compte du nombre d'inspections effectuées pour chaque type d'inspection (en mer et au débarquement ou bien à terre) rapporté au nombre d'inspections prévues dans le plan national de contrôle pour chaque type d'inspection. En outre, est comptabilisé le nombre d'infractions, au sens de la réglementation européenne, relevées à l'occasion des inspections.

Construction de l'indicateur : Dans le cadre de la PCP, le Conseil des ministres de la pêche fixe chaque année et pour chaque espèce des totaux admissibles de capture (TAC) et impose un plafond quantitatif au prélèvement sur la ressource (quotas). Les objectifs nationaux de contrôle de l'activité des navires de pêche sont ainsi révisés tous les ans en procédant à une analyse de risque fondée sur les espèces sensibles, les données disponibles par navire de l'année précédente et la disponibilité des moyens de contrôle et d'inspection.

Source des données : pour le nombre d'inspections effectuées, la source des données ici utilisée est celle du Centre National de Surveillance des Pêches. La base de données dans laquelle les rapports d'inspection sont normalement enregistrés par les unités de contrôle de toutes les administrations concourant au contrôle des pêches, dénommée SATI (système automatique de traitement des rapports d'inspection) disponible depuis septembre 2006 a connu des dysfonctionnements en 2015 lors du déploiement de sa nouvelle version qui ne permettent pas de disposer de données consolidées sur l'activité de contrôle en 2015 et 2016.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La mise en œuvre du plan national de contrôle revêt un caractère impératif. L'objectif est donc que le taux de contrôle atteigne au moins 100 % du niveau fixé par le plan national de contrôle (PNC). Un taux supérieur à 100 % témoigne du bon fonctionnement du système et de la prise en compte de l'apparition de besoins de contrôles spécifiques et imprévisibles.

Maintenir une réalisation à 100% est un enjeu majeur dans le cadre de la PCP, et nécessite la mobilisation de l'ensemble des acteurs interministériels (Direction Affaires Maritimes, Marine nationale, gendarmerie maritime) dans un contexte de tension croissante de la ressource budgétaire.

OBJECTIF N° 8**Renforcer la sécurité maritime**

■ Programme 205 : Affaires maritimes

INDICATEUR 8.1**Ratio entre le nombre de personnes sauvées et le nombre de personnes impliquées dans un accident maritime après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS [Programme 205]**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Part des personnes sauvées après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS	%	98,5	98,7	>98	>98	>98	>98

Précisions méthodologiques

Source des données : Direction des affaires maritimes (DAM) à partir des statistiques (informations fournies par la transaction SECMAR) des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

Mode de calcul : ratio entre :

- Numérateur : le nombre de personnes mises hors de danger par le dispositif « recherche et sauvetage » coordonné par les CROSS ;
- Dénominateur : le nombre de personnes impliquées dans un accident maritime.

Les personnes mises hors de danger (saines et sauvées) sont les personnes retrouvées, assistées et secourues (catégories SECMAR – secours maritimes). Les personnes prises en compte par le dispositif sont les personnes retrouvées, secourues, disparues ou décédées. Les personnes sorties d'affaire par leurs propres moyens ne sont pas prises en compte.

Cet indicateur est soumis à des variations aléatoires dues à l'intervention d'événements maritimes majeurs pouvant occasionner un grand nombre de victimes.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

L'indicateur mesure le ratio entre le nombre de personnes saines et sauvées et le nombre de personnes impliquées, sur la base du total annuel d'opérations de sauvetage coordonnées par les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

La cible est maintenue à un niveau égal ou supérieur à 98 % mais n'a pas vocation à être augmentée. Il n'apparaît en effet pas réaliste d'augmenter ce taux car, outre les cas exceptionnels marqués par un grand nombre de victimes, certaines alertes parviennent aux CROSS alors même que les personnes sont déjà probablement décédées (alertes pour des personnes disparues).

INDICATEUR 8.2**Contrôle des navires [Programme 205]**

(du point de vue du citoyen)

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

Précisions méthodologiques

Dans le cadre du mémorandum d'entente international sur la sécurité maritime et le contrôle des navires au titre de l'État du port, des objectifs communautaires de nombre de contrôles sont assignés à chaque État membre, contrôles qui doivent être effectués selon des procédures harmonisées. Les contrôles d'inspection des navires réalisés dans les ports des États signataires visent à vérifier la conformité des navires aux normes et conventions internationales du domaine maritime. Ces objectifs sont priorisés et visent en particulier les navires dont le profil de risque a été évalué par le mémorandum comme élevé.

Pour application de la directive 2009/16/CE, deux obligations de contrôle au titre de l'État du port doivent être satisfaites :

- 1) Réaliser un objectif annuel quantitatif fixé par la Commission à environ un millier de navires à inspecter parmi les navires éligibles de priorité I ou II ;
- 2) Ne pas manquer plus de 5% du nombre total de navires de priorité I présentant un profil de risque élevé, et 10% du nombre total de navires de priorité I autres que ceux présentant un profil de risque élevé.

Source des données : direction des affaires maritimes à partir des données des centres de sécurité des navires enregistrées dans l'application communautaire THETIS ;

Mode de calcul :

– sous indicateur n°1 (contrôle État du port) : ratio entre le nombre de navires étrangers contrôlés, et le nombre de navires étrangers à contrôler au titre de l'État du port. L'administration des affaires maritimes est tenue d'inspecter 100 % des navires sélectionnés sur la base d'un profil de risque et faisant escale dans tout port et au mouillage, et de rapporter les résultats dans le système européen d'information sur le contrôle des navires étrangers (THETIS).

– sous-indicateur n°2 (contrôle État du port) : ratio entre le nombre de navires étrangers à risque élevé à inspection obligatoire (navires de priorité I) contrôlés, et le nombre de navires étrangers à risque élevé à inspection obligatoire prévue.

– sous-indicateur n°3 (contrôle État du pavillon) : ratio entre le nombre de navires sous pavillon français détenus au titre d'un contrôle par l'État du port, à l'étranger, dans un pays membre du Mémorandum d'entente de Paris, au cours d'une année civile, et le nombre de navires professionnels sous pavillon français ayant été inspecté au titre du contrôle par l'État du port, à l'étranger, dans un pays membre du Mémorandum d'entente de Paris au cours d'une même année civile. L'objectif est d'avoir un taux inférieur à 1 %.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les contrôles au titre de l'État du port sont réalisés par les centres de sécurité des navires (CSN). La réglementation en matière de contrôle des navires étrangers faisant escale dans les ports français a été modifiée par la directive 2009/16/CE, marquant une évolution du régime d'inspection. Les objectifs sont définis au niveau européen, et chaque année, l'obligation du nombre de navires à inspecter est calculée par l'agence de sécurité maritime, puis adoptée par la Commission européenne et le MoU de Paris.

Le classement des pavillons des navires de commerce établi par le MoU de Paris est l'indicateur mondial de leur qualité. Ce classement est calculé au regard du nombre de détention de navire par pavillon. De ce fait, avoir un taux de détention pour le pavillon français très faible (inférieur à 1%) permet d'assurer l'excellence du pavillon français.

NB : l'actualisation en juillet 2018 du taux de contrôle des navires étrangers en 2016 est de 104 %, et en 2017 de 106 %.

AXE 3 - SOUTENIR, VALORISER LES INITIATIVES ET LEVER LES FREINS

Pour « développer des territoires maritimes et littoraux durables et résilients » (axe 2), cet axe 3 « soutenir et valoriser les initiatives et lever les freins », marque l'orientation forte de la SNML d'améliorer la gouvernance, de moderniser l'action publique consacrée à la mer et au littoral et de piloter les questions budgétaires en définissant une stratégie fiscale et de financements harmonieuse.

Il s'agit, en effet, de permettre à l'action publique d'accompagner la transition ou le développement des acteurs économiques, de donner une impulsion aux activités émergentes, d'accompagner les évolutions en cours des activités historiques (pêche, transports maritimes, tourisme, construction navale, ...) vers des modèles durables et résilients et de fédérer les énergies et de valoriser les initiatives des entreprises et de la société civile.

L'action 28 du programme 149 (149-28 – Pêche et aquaculture) participe à soutenir cette ambition pour les activités de pêche et d'aquaculture, dans le cadre de la Politique Commune des Pêches au niveau européen, en portant les contreparties nationales nécessaires à la mobilisation de ces crédits européens.

Sur les produits de la mer, le programme 206 « Sécurité et qualité sanitaires de l'alimentation » du ministère de l'agriculture et de l'alimentation (MAA) porte des actions (206-02 – Lutte contre les maladies animales et protection des animaux; 206-03 – Prévention et gestion des risques sanitaires liés aux denrées alimentaires) pour garantir la surveillance et la lutte contre les maladies des poissons, des mollusques et des crustacés. Ce programme permet à la filière aquacole, placée dans un contexte réglementaire complexe et très internationalisé, de renforcer sa capacité à faire face aux enjeux sanitaires. Ce programme permet, notamment le financement de diverses conventions avec l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) ou avec l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) pour des études expérimentales ou des actions de recherche sur des risques sanitaires émergents (exemple : phycotoxines marines, norovirus, etc.). Il est à noter que, depuis 2018, les services déconcentrés ont directement pris en charge la surveillance littorale de la qualité sanitaire des ressources conchylicoles que l'IFREMER assurait auparavant.

Le programme 203 « Infrastructures et services de transports » soutient la transition du transport maritime vers la durabilité, la réduction de son impact environnemental et la modernisation des infrastructures portuaires. Les actions 203-43 et 203-45 participent à l'objectif n°9 de développer la part des modes alternatifs à la route: l'activité des grands ports maritimes, avec l'opérateur « Agence de financement des infrastructures de transport de France » (AFITF) qui apporte les fonds de concours. L'objectif n°9 du DPT (Développer la part des modes alternatifs à la route : l'activité des grands ports maritimes) est affecté à ce programme.

Le programme 205 « Affaires maritimes » est consacré principalement au développement de l'économie maritime. Ce programme consacre plus de 40% de ses ressources budgétaires au soutien économique, notamment par des exonérations de charges patronales visant à renforcer l'attractivité du pavillon dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, tout en maintenant l'employabilité et la protection des marins français. L'innovation en est un des grands enjeux. Il s'agit notamment de concevoir, construire et utiliser des navires propres et sûrs, avec comme conséquence un effort important sur la réduction des rejets et déchets. Par les actions 205 -03 – Flotte de commerce, 205-04 – Action interministérielle de la mer, 205-05 – Soutien au programme, ce programme concourt à promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime (Objectif n°10 du DPT).

Le programme 129 finance le fonctionnement et les activités du Secrétariat général de la mer (SG Mer), chargé notamment d'animer et de coordonner les travaux d'élaboration de la politique du Gouvernement en matière maritime, proposer les décisions qui en découlent et s'assurer de la mise en œuvre de la politique arrêtée. Le programme 333 « Moyens mutualisés des administrations déconcentrées », sous la responsabilité du secrétaire général du Gouvernement, transversal par nature, doit ainsi favoriser l'action des services sur l'ensemble des axes stratégiques définis en matière de politique publique maritime.

Une simplification des procédures administratives visant à améliorer la compétitivité des entreprises maritimes ainsi que l'efficacité des services a été engagée par l'administration des affaires maritimes en misant, notamment, sur les technologies numériques, avec la généralisation progressive de la dématérialisation des procédures.

Le programme 197 « Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins » du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère des transports porte la subvention pour charges de service public de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) qui, en tant que gestionnaire d'un régime spécial de sécurité sociale et de retraite, se doit d'assurer le meilleur service possible pour l'utilisateur (le marin ou ses ayants droit) tout en cherchant à optimiser le coût de ce service pour le contribuable. Le programme assure également la contribution de la solidarité nationale pour les pensions des marins. Ce très important programme (815 millions d'euros dans le PLF 2019) recouvre un régime de sécurité sociale des marins pour lequel le programme verse une subvention de charges de service public de gestion au gestionnaire du régime (ENIM), ainsi qu'une subvention pour le versement des pensions.

Le régime social offre une protection contre :

- le risque vieillesse assuré par la Caisse de retraites des marins régie par le code des pensions de retraite des marins ;
- les risques maladie, accident, invalidité (liés ou non à la profession), maternité et décès, assurés par la Caisse générale de prévoyance régie par le décret du 17 juin 1938 modifié.

L'ENIM développe également une action sanitaire et sociale en direction du monde maritime en servant des prestations aux marins, pensionnés et ayants droit, ainsi qu'en subventionnant des institutions sociales œuvrant dans les domaines de la prévention des risques liés à leur activité et de l'amélioration des conditions de vie des gens de mer. L'objectif n°11 du DPT « Optimiser le régime de protection sociale des marins » est affecté à ce programme 197.

OBJECTIFS CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

OBJECTIF N° 9

Développer la part des modes alternatifs à la route: l'activité des grands ports maritimes

Programme 203 : Infrastructures et services de transports

INDICATEUR 9.1

Part de marché des grands ports maritimes [Programme 203]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
% du trafic total	%	13,1	13,2	13,0	13,2	13,1	>13,8
% du trafic conteneurisé	%	6,4	6,8	6,3	6,7	6,7	>6,8

Précisions méthodologiques

Les valeurs définitives de la réalisation 2016 ont été confirmées à l'occasion du rapport annuel de performance 2017 à 13,1 pour la part de marché totale des grands ports maritimes et à 6,4 pour la part conteneurisée.

Les prévisions 2018 et 2019 sont issues de la liste mise à jour pour le PAP 2018 (ajout du port de Sines).

Sources

– Les trafics portuaires français sont transmis au Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (MTES) par les autorités portuaires françaises dans le cadre de l'arrêté R154-1 du code des ports maritimes.

– Jusqu'à fin décembre 2015, les trafics des vingt-six ports maritimes étrangers étaient transmis au MTES, sur la base du volontariat, par les autorités portuaires étrangères dans le cadre du *Rapid Exchange System* de l'European Sea Ports Organisation (ESPO). Rappel de la liste des vingt-six ports étrangers : Algeciras, Amsterdam, Antwerpen, Barcelona, Bilbao, Bremen Bremerhaven, Cartagena, Dublin, Genova, Ghent, Gijón, Hamburg, Huelva, La Coruña, La Spezia, Leixões, Lisboa, Livorno, London, Napoli, Rotterdam, Savona Vado, Tarragona, Valencia, Wilhelmshaven et Zeebrugge.

– Pour le PAP 2017, le MTES utilise la nouvelle liste de vingt-quatre ports étrangers pour lesquels les trafics sont régulièrement publiés sur leur site Internet ; ces ports enregistrent des trafics significatifs et concurrencent les ports français : Algeciras, Ancona, Amsterdam, Antwerpen, Barcelona, Bilbao, Bremen Bremerhaven, Cartagena, Ferrol San-Cibrao, Genova, Ghent, Gijón, Hamburg, Huelva, La Coruña, La Spezia, Livorno, Ravenna, Rotterdam, Tarragona, Trieste, Valencia, Venezia et Zeebrugge.

– Pour le PAP 2018, à cette nouvelle liste est ajouté le port de Sines (Portugal) sur l'axe Atlantique compte tenu de la hausse constante et importante de son trafic. La liste de référence comprend désormais vingt-cinq ports étrangers. Malgré l'ajout du port de Sines, les valeurs 2016 et 2017 restent identiques.

Méthodologie

– Les parts de marchés sont exprimées en pourcentage concrétisant les parts de tonnage de marchandises embarquées, débarquées ou transbordées annuellement dans chacun des grands ports maritimes métropolitains français par rapport aux 32 ports européens pris pour référence.

– La réalisation de l'année N est susceptible d'évoluer jusqu'à la fin de l'année N+1 et parfois au-delà.

– L'estimation des trafics d'un port pour une année non révolue est calculée avec les trafics de la dernière année pour laquelle les trafics sont publiés, et des projections de croissance du PIB du pays du port concerné établies par la Commission européenne ou le FMI.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Après une année 2016 où le trafic de marchandises conteneurisées a marqué un recul sur l'ensemble du globe, l'année suivante se caractérise par un retournement de situation. En France, en 2017, le trafic de conteneurs, mesurés par le nombre d'EVP (équivalent vingt pieds), est en hausse de presque 11% en moyenne. Les ports du Havre, de Dunkerque et de Marseille connaissent respectivement une hausse de 13,5%, 9,5% et 8,8% du nombre d'EVP qui transitent par leurs ports. Par ailleurs, pour l'ensemble des ports européens, le nombre d'EVP n'a progressé en moyenne que de 4,9%, limité par les ports allemands de Hambourg et Bremerhaven avec respectivement -0,5% et +1%.

Malgré une progression des trafics portuaires 2017, les cibles 2020 fixées à 13,8% et 6,8% restent inchangées pour le trafic total et celui du conteneurisé, en raison notamment de l'anticipation de la hausse des droits de douanes sur l'acier et l'aluminium de la part des Etats-Unis.

La réalisation 2016 pour les ports français est définitive à 13,1% de la part de marché dans le trafic total et 6,4% de la part de marché pour le trafic conteneurisé.

Les prévisions de 2018 et 2019 ont été calculées à partir des trafics de 2017 et des prévisions de croissance du PIB de chaque pays concerné publiées par la Commission européenne dans ses traditionnelles « Prévisions d'été » du 12 juillet 2018. La Commission européenne s'attend à une croissance du PIB de 2,1% en 2018 et de 2% en 2019 dans la zone euro.

En particulier les prévisions pour l'Allemagne (1,9% en 2018 ; 1,9% en 2019), la France (1,7% ; 1,7%), l'Italie (1,3% ; 1,1%), l'Espagne (2,8% ; 2,4%), la Belgique (1,7% et 1,6%), et les Pays-Bas (2,8% et 2,5%) modifient les prévisions de 2018 passant de 13% à 13,2% et de 6,3% à 6,7%. Les parts de marché en 2018 et 2019 des trafics des ports français sont prévues pour être pratiquement identiques à celles de 2017. Les trafics portuaires des GPM métropolitains devraient augmenter en 2018 et 2019, mais le marché européen des trafics portuaires augmentera lui aussi sur la même période. Ainsi, une cible stable est privilégiée à ce stade.

OBJECTIF N° 10**Promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime****Programme 205 : Affaires maritimes****INDICATEUR 10.1**

Taux des actifs maritimes (employés dans les domaines maritime et para-maritime) parmi les anciens élèves des établissements d'enseignement maritime 3 ans après l'obtention de leur diplôme de formation initiale [Programme 205]

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis de l'ENSM	%	79,9	77,1	90	85	85	90
Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis des LPM	%	60,6	57,1	65	60	60	65

Précisions méthodologiques

Source des données : direction des affaires maritimes

Mode de calcul : ratio entre :

- Numérateur : Nombre d'actifs maritimes, employés dans le secteur de l'économie maritime ou en poursuite d'études, ou en recherche d'emploi dans les domaines d'activité du secteur maritime, sortis de l'ENSM ou des LPM il y a 3 ans
- Dénominateur : Nombre d'élèves formés par l'ENSM ou les LPM il y a 3 ans, ayant répondu à l'enquête.

Afin de faciliter les comparaisons des différents systèmes éducatifs entre eux, à partir de juillet 2017, les enquêtes apprécient le taux d'activité professionnelle d'une cohorte annuelle de diplômés trois ans après leur sortie d'un établissement scolaire professionnel (CITE : Classification internationale Type de l'Éducation) contre 5 ans auparavant. Elles s'appuient sur l'exploitation des bases de données gérées par les services de l'État pour ce qui concerne les diplômés qui exercent la profession de marin, et sur une enquête par téléphone et messagerie électronique auprès des autres diplômés (environ 35 % des diplômés pour l'enquête 2017). Le taux de réponse à cette dernière enquête est faible, d'environ 20 %, minorant les résultats obtenus.

Remarque : les précédentes enquêtes étaient effectuées 5 ans après l'obtention du diplôme. Compte tenu du passage à 3 ans et afin que la série soit homogène, les taux de réalisation pour les années 2015 et 2016 ont été produits selon la nouvelle méthodologie.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La situation de l'emploi des marins se caractérise par un déficit de marins à la pêche qualifiés et d'officiers au commerce, un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale, des carrières plus courtes et des reconversions réussies, notamment pour les mécaniciens et les officiers. Cette situation apparaît comme un enjeu majeur du secteur dans un contexte économique difficile.

Le taux d'activité est très sensible à la conjoncture économique et à la situation dans le domaine du transport maritime. Si en 2016 et 2017, les valeurs des indicateurs sont restées sous le seuil visé, elle démontre cependant une remarquable résistance de l'emploi maritime, d'une part à la plus grave crise économique traversée par le transport maritime depuis la fin des années 80, d'autre part aux importantes sorties de flotte pratiquées ces dernières années dans le secteur de la pêche.

Par ailleurs, la formation implique une constante adaptation aux attentes des acteurs maritimes : réponses aux besoins des employeurs en qualifications, développement des carrières des marins et ouverture à de nouveaux publics. Sa qualité est reconnue par les armements mais également par l'ensemble des employeurs des activités maritimes ou para-maritimes, pour lesquels la « seconde carrière » des navigants constitue une voie essentielle de recrutement. Le taux d'anciens élèves à la recherche d'un emploi reste faible. Ainsi, l'enseignement maritime répond pleinement à sa vocation d'enseignement professionnel en contribuant à une très bonne insertion des élèves sur le marché du travail, et en formant les personnels navigants dont le commerce et la pêche ont besoin.

La structure du marché de l'emploi incite toutefois à amener le taux des actifs maritimes issus des lycées professionnels maritimes (LPM) à 60 % pour 2019.

INDICATEUR 10.2

Evolution de l'emploi et de la flotte de commerce maritime [Programme 205]

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Evolution du nombre de marins français (employés sur un navire battant pavillon français)	Nombre	13 564		14 000	14 000	14 000	14 000
Nombre total de navires de commerce sous pavillon français	Nombre	299	300	300	300	300	300
Jauge brute de la flotte de commerce sous pavillon français	milliers d'UMS	6 055	5 756	6 000	6 000	6 000	6 000

Précisions méthodologiques

Source des données : direction des affaires maritimes

Mode de calcul :

- sous-indicateur n°1 : Recensement du nombre de marins (titulaires d'un titre professionnel maritime) français et communautaires affiliés à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM, le régime spécial des marins) (hors étrangers et hors territoires d'outre-mer) employés sur les navires de commerce de plus de 100 unités Universal Measurement System (UMS, unité de mesure de volume d'un bateau pour les plus grands navires effectuant des voyages internationaux) battant pavillon français immatriculés au registre métropolitain et au registre international français. Il ne s'agit que des marins au long cours et au cabotage, c'est-à-dire qu'il n'est pas fait état ici des marins dont les navires sont exploités en navigation côtière et portuaire, ni des marins de la plaisance professionnelle, pour lesquels le nombre de mains a augmenté de 4 % entre 2016 et 2017.

- sous-indicateur n°2 : Le recensement des navires de commerce comprend les unités de plus de 100 UMS au long cours, au cabotage national et international, exposés à la concurrence internationale, ensemble composé des navires de services (135 en 2017) et des navires de transport (165 en 2017). Il existe par ailleurs 248 autres navires de plus de 100 UMS en navigation côtière, lamanage ou remorquage.

- sous-indicateur n° 3 : La donnée significative est le total de la jauge brute des navires de transport de plus de 100 UMS sous pavillon français. Elle est donnée en milliers d'UMS. La jauge de la flotte pétrolière et gazière en constitue la part principale (2 533 sur les 6000 en prévision). La jauge retenue est la jauge des navires de transport maritimes et non celle des navires de services maritimes.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Depuis plusieurs années, la lente érosion de la flotte de transport sous pavillon français s'est traduite par une baisse du nombre de navires pétroliers et de charge sous pavillon français. Ce recul s'explique par la croissance ralentie de l'économie, par les surcapacités qui pèsent sur les taux de fret dans la plupart des secteurs du transport maritime (vraquiers, tankers et porte-conteneurs) et par une concurrence intense sur les transports de marchandises. En 2016-2017, la flotte de commerce sous pavillon français a dû faire face au ralentissement accru de l'activité économique mondiale et de nombreux armements ont été touchés par cette évolution, notamment dans l'offshore pétrolier et la recherche sismique.

Il est attendu de la loi n° 92-1443 du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier, dans les termes de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, la stabilisation d'une capacité de transport en navires pétroliers.

Pour tenir compte d'un contexte défavorable dans d'autres secteurs du transport et des services maritimes, il est prévu une stabilité de la cible en 2020.

OBJECTIF N° 11**Optimiser le régime de protection sociale des marins****Programme 197 : Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins****INDICATEUR 11.1****Coût unitaire d'une primo liquidation de pension retraite [Programme 197]**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Coût unitaire d'une primo liquidation de pension retraite	€	783	734	797	735	724	705

Précisions méthodologiques

Source des données : Enim

Mode de calcul : l'indicateur est construit depuis 2003, et la méthode est basée sur celle de l'indicateur RE600 du catalogue des indicateurs cibles communs des organismes de sécurité sociale. Il représente les charges directes et indirectes de personnel (y compris du siège) des agents chargés des primo liquidations, rapporté au nombre de primo liquidations (y compris réversions).

Si les effectifs de l'Enim sont en diminution de manière régulière, ceux dédiés à la primo-liquidation restent constants du fait de leur nombre déjà très limité, et de la complexité des tâches à réaliser (reconstitution des carrières par ligne de service des marins). En outre, malgré l'entrée en production du système d'information PENHIR, certains développements restent à finaliser pour permettre une automatisation des processus. Ces effets amplifient les variations de coûts unitaires, lorsque le nombre de primo-liquidations augmente d'une année sur l'autre.

Ces variations sont toutefois lissées en raison du calcul de la prévision de l'année actualisée, et de celle des années suivantes, qui prend en compte les données statistiques mises à jour de l'exécution au 31 décembre de l'année antérieure.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les prévisions démographiques prévoient une relative stabilité du nombre annuel de primo-liquidations de pensions au cours de la période 2017 à 2020. Compte tenu de la baisse des effectifs inscrite dans la trajectoire fixée par la COG, bien que les effectifs dédiés à la primo liquidation aient déjà diminué par le passé, le coût administratif du traitement du dossier devrait être amené également à baisser légèrement.

Dans les faits, quelques variations pourront être enregistrées en fonction du nombre réel de primo-liquidations, dont le chiffre peut fluctuer d'un exercice à l'autre. Par exemple, le coût unitaire sur l'exercice 2017 a été inférieur à la prévision du fait d'un nombre de primo-liquidations finalement plus important (4661 contre 4383 prévu), et d'un montant de masse salariale de l'établissement en diminution au-delà de la trajectoire inscrite dans la COG.

De plus, au regard des difficultés de recrutement en 2017 sur du long terme, l'Enim a dû faire appel à un nombre important de CDD courts. Sans tenir compte de cet effet des effectifs de remplacement le coût unitaire d'une primo-liquidation pour 2017 serait de 772 au lieu de 734€.

En raison du nombre limité, tant des primo-liquidations que des effectifs, ces variations sont nécessairement amplifiées et peuvent conduire à des écarts significatifs (entre 735 et 800€ par dossier suivant les années, soit une amplitude de 8 %).

L'objectif de la cible 2020 est de 705 € compte tenu des différents éléments mentionnés *supra*, sur la base des effectifs au 31 décembre 2017 et au regard de la trajectoire COG en montant.

AXE 4 - DÉVELOPPER LES ACTIONS DE LA FRANCE AU NIVEAU INTERNATIONAL

Sur le plan international, la France doit poursuivre et renforcer son implication multilatérale, afin de défendre une meilleure prise en compte des enjeux marins, côtiers et maritimes au sein des processus dans lesquels notre pays joue un rôle reconnu : meilleure prise en compte de la place des océans dans l'adaptation au changement climatique et l'atténuation de ses effets : Appel de Paris pour la gouvernance de la haute-mer de 2013, puis Présidence de la COP 21 en 2015), sauvegarde de la vie humaine en mer, conditions de travail décentes pour les marins, lutte contre la pêche illicite, lutte contre les trafics illicites, gouvernance de la biodiversité en haute-mer, mise en œuvre de la stratégie méditerranéenne de développement durable 2016-2025 ...

Sur le plan européen, la France, par son action au Conseil et au Parlement européens, doit jouer un rôle moteur dans l'orientation des politiques de l'Union européenne intéressant la mer et le littoral. Une attention particulière sera portée au développement d'une coopération européenne renforcée, notamment dans le cadre des approches transfrontalières. Dans une perspective de croissance bleue et de soutien de l'emploi maritime à l'échelle européenne, les programmes européens seront mis à profit pour favoriser le développement de la filière maritime française.

Le programme 105 « Action de la France en Europe et dans le monde » porte les contributions françaises aux organisations internationales, dont la Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (fonds d'affectation spéciale 740) et le Tribunal international du droit de la mer (TIDM-ITLOS).

Le programme 110 « Aide économique et financière bilatérale » du ministère de l'économie et des finances participe au financement du Fonds français pour l'environnement mondial (FFEM) qui cofinance dans les pays émergents et en développement des projets liés à la prévention du changement climatique, à la protection de la biodiversité et à la gestion des eaux internationales. Depuis sa création jusqu'à fin 2017, le FFEM a engagé 11,5 % sur la thématique des eaux internationales (12% en 2016).

Le programme 149 « Compétitivité et durabilité de l'agriculture, de l'agroalimentaire, de la forêt, de la pêche et de l'aquaculture » (action 149 -28, qui se substitue à partir de janvier 2018 au Programme 205 – action 6 Sécurité Affaires Maritimes Pêches et Aquaculture) soutient le financement des organisations internationales de pêche (Organisations régionales de gestion des pêches) permettant d'assurer ainsi une représentation française sur l'ensemble des territoires marins au sein desquels opèrent des navires français.

Le programme 176 « Police nationale » porte, dans son action 176-04 – Police des étrangers et sûreté des transports internationaux, les missions de sûreté des frontières maritimes, notamment portuaires, de la direction centrale de la police aux frontières (DCPAF). En mer, elle participe activement à la lutte contre l'immigration irrégulière dans les eaux territoriales de Mayotte.

Le programme 178 « Emploi des forces » contribue, par son action 178 -03 – Préparation des forces navales, en dehors de la préparation et de l'emploi des forces dans un cadre strictement militaire, à l'action de la marine nationale (et de la gendarmerie maritime) aux 10 domaines d'intervention de l'action de l'État en mer, y compris outre-mer. Elle contribue ainsi tout à la fois à la défense et à la protection des intérêts de la France en mer et à partir de la mer, en particulier pour la lutte contre la pêche illicite et du contrôle des pêches, notamment en outre-mer.

Le programme 302 « Facilitation et sécurisation des échanges » porte, dans ses actions 302-03 – Préservation de la sécurité et de la sûreté de l'espace national et européen et 302-04 – Promotion des échanges internationaux et qualité du dédouanement, l'action de la douane, qui exerce l'ensemble des missions garde-côtes dévolues aux services de l'État dans ce cadre. Ainsi, ce programme permet l'exercice de la police douanière, fiscale et économique en mer et la lutte contre les activités maritimes illicites (trafic de stupéfiants, d'armes, de biens à double usage, etc.). Elle participe à la protection des frontières extérieures notamment au titre des opérations menées sous l'égide de l'Agence européenne pour la gestion de garde-frontières et de garde-côtes FRONTEX. Ce programme supporte l'objectif n°12 du DPT « Améliorer l'efficacité de la gestion et des contrôles douaniers et fiscaux ».

OBJECTIF CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

OBJECTIF N° 12

Améliorer l'efficacité de la gestion et des contrôles douaniers et fiscaux

Programme 302 : Facilitation et sécurisation des échanges

INDICATEUR 12.1

Efficacité des contrôles douaniers et fiscaux [Programme 302]

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2016 Réalisation	2017 Réalisation	2018 Prévision PAP 2018	2018 Prévision actualisée	2019 Prévision	2020 Cible
Nombre de contentieux fiscaux à enjeu	Nombre	3 565	3 384	3 500	3 500	3 700	4 000
Taux de contrôle positif en matière de dédouanement	%	4,70	5,40	4,25	4,30	4,40	4,80
Part des contrôles des unités maritimes effectués sur ciblage	%	6,97	9,06	7,00	8,00	9,00	10,00

Précisions méthodologiques

* Nombre de contentieux fiscaux à enjeu

Source des données : Système d'information de la DGDDIMode de calcul :

– Le sous-indicateur «Nombre de contentieux fiscaux à enjeu» totalise le nombre de dossiers significatifs comportant des droits et des taxes redressés par les services douaniers. Le seuil de déclenchement d'un contentieux à enjeu est fixé à 3 500 € à l'exception du droit annuel de francisation des navires et des autres fiscalités énergétiques (1 750 €), de la taxe spéciale sur les véhicules routiers (1 500 €), de l'octroi de mer (1 000 €) et de la fiscalité sur les tabacs (750 €).

* Taux de contrôle positif en matière de dédouanement

Source des données : Système d'information de la DGDDI

Mode de calcul : L'indicateur «taux de contrôle positif en matière de dédouanement» est un ratio entre, d'une part, le nombre de contrôles positifs réalisés sur des déclarations en douane mises sous contrôle et, d'autre part, le nombre total de déclarations en douane mises sous contrôle.

Le nombre de dossiers contentieux ayant donné lieu à pénalités provient de manière automatisée de l'application nationale de gestion du contentieux douanier. Le nombre de déclarations en douane mises sous contrôle provient de manière automatisée de l'application BAsE NAtionale des COntrôles (BANACO). Les données sont extraites dans le système d'information décisionnel de la douane (Quantum).

* Part des contrôles des unités maritimes effectués sur ciblage

Source des données : Système d'information de la DGDDI

Mode de calcul : L'indicateur «Part des contrôles des unités maritimes effectués sur ciblage» mesure le pourcentage de contrôles réalisés par les unités navales de la DGDDI sur la base d'un ciblage effectué par le centre opérationnel douanier maritime (CODM) – (y compris lorsque l'information est transmise par des moyens aériens), sur le nombre total de contrôles effectués en mer par ces services. Les données proviennent de manière automatisée de l'application MATHIEU et sont extraites dans le système d'information décisionnel de la douane (Quantum).

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

– S'agissant du « taux de contrôle positif en matière de dédouanement » (sous-indicateur 3.2.b), la cible 2018 est établie à 4,3 %. Cette cible ambitieuse a été fixée en fonction de la tendance récente et en considérant que le résultat de 2017 à 5,4% constitue un score exceptionnel.

Une performance nettement à la hausse est prévue à l'horizon 2020, en capitalisant sur les efforts déployés par la DGDDI en matière de programmation des contrôles (hiérarchisation des thématiques de contrôle en fonction des enjeux notamment), de pilotage (création des cellules de renseignement et de pilotage des contrôles), d'analyse de risque et de ciblage (création du SARC, service national d'analyse de risque et de ciblage).

– Sur la «part des contrôles des unités maritimes effectués sur ciblage» (sous-indicateur 3.2.c) : la douane, qui est le principal acteur civil en matière d'action de l'État en mer (AEM), exerce l'ensemble des missions garde-côtes dévolues aux services de l'État dans ce cadre. Ainsi, parmi les dix grands domaines d'intervention prévus par l'AEM, l'arrêté du 22 mars 2007 désigne la douane comme directement responsable de la police douanière, fiscale et économique en mer et de la lutte contre les activités maritimes illicites (trafic de stupéfiants, d'armes, de biens à double usage, etc.). Parallèlement, elle participe activement à la lutte contre les pollutions en mer et à la protection des ressources halieutiques (police des pêches maritimes). Elle contribue à la sécurité et à la sûreté maritime, à la souveraineté et à la protection des intérêts nationaux, à la gestion des espaces protégés et à la sauvegarde des personnes et des biens. Elle participe enfin aux opérations de contrôle de l'immigration, notamment au titre des opérations menées sous l'égide de l'agence européenne FRONTEX.

L'objectif visé consiste à améliorer progressivement la qualité du ciblage ainsi qu'une plus grande efficacité des interventions des moyens navals éclairés par des moyens aériens dotés d'un long rayon d'action et d'un centre opérationnel assurant un pilotage opérationnel plus efficace.

Au cours de l'année 2019 sera créé un commandement opérationnel unifié des garde-côtes douaniers au sein d'un service à compétence nationale (SCN) dédié à l'aéromaritime, composé d'un échelon central (état-major opérationnel) implanté au Havre et de services territoriaux qui lui seront rattachés. Le renforcement du pilotage induit par cette évolution est de nature à terme à améliorer les résultats de cet indicateur.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
105 – Action de la France en Europe et dans le monde	2 495 894	2 495 894	2 638 376	2 638 376	2 654 037	2 654 037
04 – Contributions internationales	2 495 894	2 495 894	2 638 376	2 638 376	2 654 037	2 654 037
110 – Aide économique et financière au développement	0	20 600 000	0	23 500 000	120 000 000	25 000 000
02 – Aide économique et financière bilatérale	0	20 600 000	0	23 500 000	120 000 000	25 000 000
112 – Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire	2 570 511	2 831 244	8 184 632	5 034 813	8 617 310	5 362 990
01 – Attractivité économique et compétitivité des territoires	441 170	441 170	600 000	600 000	493 810	493 810
02 – Développement solidaire et équilibré des territoires	2 129 341	2 390 074	7 584 632	4 434 813	8 123 500	4 869 180
113 – Paysages, eau et biodiversité	11 466 113	10 571 040	19 552 424	19 553 077	20 423 088	20 426 462
07 – Gestion des milieux et biodiversité	11 466 113	10 571 040	19 552 424	19 553 077	20 423 088	20 426 462
119 – Concours financiers aux collectivités territoriales et à leurs groupements	53 145 551	53 145 551	53 042 496	53 042 496	53 042 496	53 042 496
06 – Dotation générale de décentralisation concours particuliers	53 145 551	53 145 551	53 042 496	53 042 496	53 042 496	53 042 496
123 – Conditions de vie outre-mer	12 643 529	11 826 823	10 448 901	9 948 901	14 423 901	10 623 901
02 – Aménagement du territoire	1 716 395	1 641 648	3 825 000	3 325 000	8 300 000	4 800 000
03 – Continuité territoriale	10 917 658	10 175 699	6 623 901	6 623 901	6 123 901	5 823 901
06 – Collectivités territoriales	9 476	9 476				
129 – Coordination du travail gouvernemental	144 185	144 185	200 000	200 000	200 000	200 000
01 – Coordination du travail gouvernemental	144 185	144 185	200 000	200 000	200 000	200 000
146 – Équipement des forces	1 608 028	61 429 582	5 749 004	37 511 325	14 205 445	608 967
10 – Protection et sauvegarde	1 608 028	61 429 582	5 749 004	37 511 325	14 205 445	608 967
149 – Compétitivité et durabilité de l'agriculture, de l'agroalimentaire, de la forêt, de la pêche et de l'aquaculture	27 332 634	18 209 276	33 674 651	33 674 651	33 767 075	33 797 075
28 – Pêche et aquaculture	27 332 634	18 209 276	33 674 651	33 674 651	33 767 075	33 797 075
152 – Gendarmerie nationale	28 703 680	28 093 474	29 532 370	28 722 971	31 180 584	28 997 331
01 – Ordre et sécurité publics	28 703 680	28 093 474	29 391 191	28 581 792	31 039 405	28 856 152
03 – Missions de police judiciaire et concours à la justice			141 179	141 179	141 179	141 179
159 – Expertise, information géographique et météorologie	6 910 000	6 910 000	7 000 000	7 000 000	6 810 000	6 810 000
13 – Météorologie	6 910 000	6 910 000	7 000 000	7 000 000	6 810 000	6 810 000
161 – Sécurité civile	2 000 000	2 000 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000
12 – Préparation et interventions spécialisées des moyens nationaux	2 000 000	2 000 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000
162 – Interventions territoriales de l'État	9 470 000	9 460 000	7 370 000	7 370 000	7 860 000	7 860 000
02 – Eau - Agriculture en Bretagne	4 120 000	4 120 000	3 290 000	3 290 000	1 790 000	1 790 000

Politique maritime de la France

DPT PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES PROGRAMMES

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
06 – Plan gouvernemental sur le Marais Poitevin - Poitou Charentes	1 600 000	1 590 000	1 590 000	1 590 000	1 590 000	1 590 000
08 – Plan chlordécone en Martinique et en Guadeloupe	3 750 000	3 750 000	1 990 000	1 990 000	1 990 000	1 990 000
09 – Plan littoral 21			500 000	500 000	2 490 000	2 490 000
172 – Recherches scientifiques et technologiques pluridisciplinaires	300 495 000	300 495 000	304 319 000	304 319 000	305 064 000	305 064 000
12 – Diffusion, valorisation et transfert des connaissances et des technologies	4 495 000	4 495 000	4 516 000	4 516 000	4 516 000	4 516 000
13 – Grandes infrastructures de recherche	63 584 000	63 584 000	63 052 000	63 052 000	63 752 000	63 752 000
14 – Moyens généraux et d'appui à la recherche	29 329 000	29 329 000	32 597 000	32 597 000	32 642 000	32 642 000
17 – Recherches scientifiques et technologiques dans le domaine de l'énergie	2 033 000	2 033 000	2 042 000	2 042 000	2 042 000	2 042 000
18 – Recherches scientifiques et technologiques dans le domaine de l'environnement	195 489 000	195 489 000	196 522 000	196 522 000	196 522 000	196 522 000
19 – Recherches scientifiques et technologiques en sciences humaines et sciences sociales	5 565 000	5 565 000	5 590 000	5 590 000	5 590 000	5 590 000
176 – Police nationale	46 406 056	16 406 056	47 267 752	47 267 752	48 037 465	48 037 465
02 – Sécurité et paix publiques	5 985 360	5 985 360	6 033 232	6 033 232	6 075 994	6 075 994
04 – Police des étrangers et sûreté des transports internationaux	40 420 696	10 420 696	41 234 520	41 234 520	41 961 471	41 961 471
178 – Préparation et emploi des forces	43 486 358	39 442 193	35 635 624	33 919 838	40 500 000	40 500 000
03 – Préparation des forces navales	43 486 358	39 442 193	35 635 624	33 919 838	40 500 000	40 500 000
181 – Prévention des risques	1 640 000	770 000	1 300 000	1 300 000	1 500 000	1 500 000
10 – Prévention des risques naturels et hydrauliques	1 640 000	770 000	1 300 000	1 300 000	1 500 000	1 500 000
186 – Recherche culturelle et culture scientifique	2 709 828	2 610 387	1 103 699	1 024 297	1 239 011	1 024 297
01 – Recherche culturelle	2 709 828	2 610 387	1 103 699	1 024 297	1 239 011	1 024 297
190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	500 000	500 000
16 – Recherche dans le domaine de l'énergie nucléaire(nouveau)	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	500 000	500 000
197 – Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins	828 077 126	828 077 126	824 315 764	824 315 764	815 697 600	815 697 600
01 – Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins	828 077 126	828 077 126	824 315 764	824 315 764	815 697 600	815 697 600
203 – Infrastructures et services de transports	79 000 000	79 000 000	77 900 000	77 900 000	108 800 000	108 800 000
11 – Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	73 300 000	73 300 000	70 900 000	70 900 000	99 800 000	99 800 000
14 – Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens	5 700 000	5 700 000	7 000 000	7 000 000	9 000 000	9 000 000
205 – Affaires maritimes	139 191 000	139 191 000	158 117 455	158 117 455	162 622 455	156 902 455
01 – Sécurité et sûreté maritimes	25 420 000	25 420 000	31 622 455	31 622 455	29 675 680	29 060 680
02 – Gens de mer et enseignement maritime	25 711 000	25 711 000	27 750 000	27 750 000	27 288 675	27 303 675
03 – Flotte de commerce	72 036 000	72 036 000	81 220 000	81 220 000	81 220 000	81 220 000
04 – Action interministérielle de la mer	7 361 000	7 361 000	10 125 000	10 125 000	17 988 100	12 988 100
05 – Soutien au programme	8 663 000	8 663 000	7 400 000	7 400 000	6 450 000	6 330 000
206 – Sécurité et qualité sanitaires de l'alimentation	5 900 000	5 900 000	7 600 000	7 600 000	7 400 000	7 400 000
02 – Lutte contre les maladies animales et protection des animaux	2 000 000	2 000 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
03 – Prévention et gestion des risques sanitaires liés aux denrées alimentaires	3 900 000	3 900 000	5 100 000	5 100 000	4 900 000	4 900 000
212 – Soutien de la politique de la défense	47 828 372	47 828 372	50 944 419	58 296 661	50 944 419	58 297 861
08 – Politique culturelle et éducative	6 808 510	6 808 510	9 244 151	16 596 393	9 244 151	16 597 593
11 – Pilotage, soutien et communication	41 019 862	41 019 862	41 700 268	41 700 268	41 700 268	41 700 268
215 – Conduite et pilotage des politiques de l'agriculture			7 067 188	7 067 188	7 067 188	7 067 188
01 – Moyens de l'administration centrale			7 067 188	7 067 188	7 067 188	7 067 188
217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	204 553 217	204 553 217	179 666 204	179 666 204	179 637 558	179 637 558
11 – Personnels oeuvrant pour les politiques du programme "Affaires maritimes"	204 553 217	204 553 217	179 666 204	179 666 204	179 637 558	179 637 558
302 – Facilitation et sécurisation des échanges	165 500 000	165 500 000	165 500 000	165 500 000	183 700 000	183 700 000
03 – Préservation de la sécurité et de la sûreté de l'espace national et européen	115 100 000	115 100 000	111 700 000	111 700 000	129 700 000	129 700 000
04 – Promotion des échanges internationaux et qualité du dédouanement	50 400 000	50 400 000	53 800 000	53 800 000	54 000 000	54 000 000
333 – Moyens mutualisés des administrations déconcentrées	53 370 000	53 370 000	55 260 000	55 260 000	43 770 000	43 770 000
01 – Fonctionnement courant des directions départementales interministérielles	17 760 000	17 760 000	18 700 000	18 700 000	18 900 000	18 900 000
02 – Loyers et charges immobilières des administrations déconcentrées	28 090 000	28 090 000	28 770 000	28 770 000	17 040 000	17 040 000
03 – Emplois déconcentrés des services du Premier ministre	7 520 000	7 520 000	7 790 000	7 790 000	7 830 000	7 830 000
Total	2 077 647 082	2 111 860 420	2 096 889 959	2 153 250 769	2 272 163 632	2 155 781 683

PRÉSENTATION DES PROGRAMMES CONCOURANT À LA POLITIQUE TRANSVERSALE

ACTION DE LA FRANCE EN EUROPE ET DANS LE MONDE (105)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
04 – Contributions internationales	2 495 894	2 495 894	2 638 376	2 638 376	2 654 037	2 654 037
Total	2 495 894	2 495 894	2 638 376	2 638 376	2 654 037	2 654 037

Le programme 105 porte les contributions françaises aux **organisations internationales**. S'agissant de la politique maritime de la France, figurent, parmi celles-ci, au titre du PLF 2019 :

- Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (fonds d'affectation spéciale 740) : 1 954 037 € (AE=CP) ;
- Tribunal international du droit de la mer (TIDM-ITLOS) : 700 000 € (AE=CP).

AIDE ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE AU DÉVELOPPEMENT (110)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
02 – Aide économique et financière bilatérale	0	20 600 000	0	23 500 000	120 000 000	25 000 000
Total	0	20 600 000	0	23 500 000	120 000 000	25 000 000

Le programme 110 « Aide économique et financière au développement » du ministère de l'économie et des finances participe au financement du **Fonds français pour l'environnement mondial (FFEM)** cofinance dans les pays émergents et en développement des projets liés à la prévention du changement climatique, à la protection de la biodiversité et à la gestion des eaux internationales.

Le FFEM, créé en 1994, est un instrument majeur de la coopération bilatérale française en matière d'environnement global. Il contribue, sous forme de subventions, au financement de projets innovants, ayant une finalité de développement économique et social avec un impact significatif et durable sur l'une ou l'autre des grandes composantes de l'environnement mondial (notamment la lutte contre les changements climatiques, la protection de la biodiversité, la lutte contre la dégradation des terres et la désertification ainsi que la lutte contre la dégradation des eaux terrestres et marines).

Il permet à la France de souligner ses priorités géographiques (Afrique subsaharienne et Méditerranée), tout en inscrivant son action dans le cadre des objectifs assignés au Fonds pour l'environnement mondial (FEM) et, plus généralement, des engagements souscrits dans le cadre des conventions internationales dans le domaine de l'environnement.

La totalité des fonds alloués au FFEM ont été insérés dans le tableau mais la gestion intégrée et la résilience des zones littorales et maritimes n'est qu'une des cinq thématiques prioritaires de concentration. Depuis sa création jusqu'à fin 2017, le FFEM a engagé **11,5 % sur la thématique des eaux internationales**.

Il est important de noter également que les autorisations d'engagement sont inscrites tous les quatre ans en loi de finances. Des discussions sont actuellement en cours pour l'adoption du prochain cadre de programmation stratégique 2019-2022 du FFEM qui sera adopté fin 2018.

IMPULSION ET COORDINATION DE LA POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (112)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 – Attractivité économique et compétitivité des territoires	441 170	441 170	600 000	600 000	493 810	493 810
02 – Développement solidaire et équilibré des territoires	2 129 341	2 390 074	7 584 632	4 434 813	8 123 500	4 869 180
Total	2 570 511	2 831 244	8 184 632	5 034 813	8 617 310	5 362 990

L'objectif du programme 112 est de concourir, dans le cadre d'une vision nationale et dans une perspective de développement durable, à la réalisation de deux finalités : renforcer l'attractivité économique et la compétitivité des territoires, et en assurer la cohésion et l'équilibre.

La spécificité du programme « Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire » réside dans la mission d'impulsion, d'animation et de coordination confiée au Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET). Ainsi, le programme traduit les orientations stratégiques définies par le gouvernement en matière d'aménagement et de compétitivité des territoires, aussi bien en faveur des territoires les plus performants qu'en appui à ceux qui rencontrent le plus de difficultés.

Le programme 112 concourt, par des délégations de crédits à l'Outre-Mer, à l'axe stratégique n°1 « Développer l'emploi, la production et l'investissement en Outre-mer » ainsi qu'à l'axe stratégique n°2 « Favoriser le développement durable des territoires en partenariat avec les collectivités ».

Contribution du programme à la politique transversale outre-mer

Les crédits du programme 112 rattachés à l'axe 5 de la politique transversale correspondent aux dotations des BOP régionaux d'Outre-mer du programme, destinées à renforcer l'attractivité économique et la compétitivité des territoires, à favoriser un développement solidaire et équilibré des territoires et à fournir des instruments de pilotage et d'étude.

Numéro et intitulé du programme ou de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Programme 112	8 074 778	1 794 710	3 946 582	3 224 027		

Les données budgétaires sont exprimées en euros et tous titres confondus (T2, T3, T5 et T6)

Les crédits consacrés à l'axe 5 de la politique transversale Outre-mer correspondent à trois dispositifs gérés par le CGET :

- les contrats de projets État-région 2007-2014 et les contrats de plan État-région 2015-2020 dont les crédits sont rattachés aux actions 01 « attractivité économique et compétitivité des territoires » et 02 « développement solidaire et équilibré des territoires » ;
- les études menées par le CGET et dont les crédits sont imputés sur l'action 04 « instruments de pilotage et d'étude » ;

- le dispositif « centres bourgs », dont les crédits sont imputés sur l'action 02 « développement solidaire et équilibré des territoires » ;
- les contrats de ruralité dont les crédits sont rattachés à l'action 01 (25 % en AE et CP) du programme 112 et à l'action 02 (75 % en AE et CP).

Les investissements structurants du programme outre-mer

Sans objet

Les dispositifs d'intervention du programme outre-mer

Le premier dispositif regroupe une partie des crédits des contrats de projet État-région (CPER), engagés antérieurement à l'année 2014 (et dont les crédits de paiement continuent à être consommés), ainsi que les crédits de la nouvelle génération des contrats de plan État-région, engagés à compter de 2015.

Les CPER permettent la réalisation de projets structurants pour les territoires. De manière analogue aux projets concourant à l'axe 1 du DPT « Outre-mer », les crédits des CPER rattachés à l'axe 5 de la politique transversale concernent les actions relatives aux territoires ruraux et au développement des services au public.

Le second dispositif fait référence aux études menées par le CGET et dont les crédits sont imputés sur l'action 04 « instruments de pilotage et d'étude ». Il s'agit d'assurer une fonction d'étude, d'observation, d'évaluation et de prospective sur les principales problématiques d'aménagement du territoire, afin de fournir les matériaux d'analyse préparatoire aux décisions des acteurs publics en matière d'aménagement du territoire.

Le dernier dispositif concentre les crédits consacrés aux « centres-bourgs » de moins de 10 000 habitants, exerçant des fonctions de centralité pour leur bassin de vie et nécessitant un effort de revitalisation. En Outre-mer, cinq centres-bourgs ont été désignés (Grand-Bourg en Guadeloupe, Maripasoula en Guyane, Cilaos à La Réunion, Saint-Pierre en Martinique et Bandraboua à Mayotte) afin d'être soutenus par des projets transversaux qui visent à limiter l'étalement urbain, à redynamiser l'offre de commerces, à créer des équipements et des services adaptés aux besoins des habitants, à relancer des activités, à rénover ou réaliser des logements dans des communes rurales.

Enfin, les contrats de ruralité, dont les crédits sont rattachés à l'axe 5, permettent l'accès aux services publics, aux services marchands et aux soins, la revitalisation des bourgs centres, notamment à travers la rénovation de l'habitat et le soutien au commerce de proximité dans les centres-villes/bourgs, la transition écologique et énergétique et la cohésion sociale. Depuis 2018, seuls des crédits de paiement permettant de solder les engagements pris en 2017 seront consommés au titre des contrats de ruralité en Outre-mer.

Services et opérateurs participant à la mise en œuvre du programme

Le programme 112 participe à la politique interministérielle de l'État en faveur des collectivités d'Outre-mer à travers le fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT). Les dossiers sont suivis par le CGET qui délègue ensuite les crédits aux préfets de région.

Plus précisément, les études et les CPER sont respectivement gérés par la direction des stratégies territoriales et la mission « contractualisation et partenariats territoriaux ».

PAYSAGES, EAU ET BIODIVERSITÉ (113)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
07 – Gestion des milieux et biodiversité	11 466 113	10 571 040	19 552 424	19 553 077	20 423 088	20 426 462
Total	11 466 113	10 571 040	19 552 424	19 553 077	20 423 088	20 426 462

Action 7 : Gestion des milieux et biodiversité

La contribution du programme 113 « Paysages, eau et biodiversité » à la préservation des milieux, des ressources, des équilibres biologiques et écologiques et à la préservation des sites, paysages et du patrimoine s'inscrit dans une approche intégrée de la gestion du milieu marin s'appuyant sur des dispositifs locaux, nationaux et communautaires. Cette action 7 se structure autour des instruments suivants :

1. la mise en œuvre des directive-cadre « stratégie pour les milieux marins » et « planification de l'espace maritime », transposées dans les quatre « documents stratégiques de façades » (DSF) ;
2. la gestion du domaine public maritime naturel (DPMn)
3. le développement du réseau des aires marines protégées : espaces à protection réglementaire (parcs naturels marins) ou contractuelle (Natura 2000 en mer) ;
4. la Stratégie nationale pour la biodiversité (définie en application de la Convention pour la diversité biologique ratifiée par la France en 1994) qui a vocation à coordonner l'ensemble des démarches. Un volet particulier concerne le développement de la connaissance concernant les sources et l'impact des pollutions marines (axe 2 du Plan biodiversité).
5. la mise en œuvre de la stratégie nationale de gestion du trait de côte ;
6. la mise en œuvre de plan nationaux d'action (PNA) visant à préserver spécifiquement certaines espèces ;

Ces travaux seront conduits grâce aux partenariats que le ministère a noué avec les partenaires historiques en matière de milieux marins, outre l'Agence française pour la biodiversité – AFB, l'IFREMER, le CEREMA, le SHOM, le CEDRE, le CNRS le MNHN, le BRGM, etc.

1/ **Les directives-cadres « stratégie pour les milieux marins » (DCSMM)** (2008/56/CE du 17 juin 2008) et « planification de l'espace maritime » (DCPEM) engagent la France à prendre toutes les mesures nécessaires pour réaliser ou maintenir un bon état écologique de ce milieu au plus tard en 2020 et à intégrer ces objectifs dans une gestion intégrée des activités liées à la mer et au littoral (planification spatiale) avant 2021. La DCSMM constitue le volet environnemental de la politique maritime européenne intégrée : sa transposition est effectuée, pour la première période, au travers des quatre plans d'action pour le milieu marin – PAMM (Manche-mer du Nord, Mer Celtique, Golfe de Gascogne et Méditerranée), mais, à partir de 2019, ces PAMM seront intégrés dans les quatre « documents stratégiques de façades » (DSF) résultant de la transposition de la DCPEM. (décret n°2017-222 du 23 février 2017). L'état des lieux et les objectifs stratégiques de ces DSF seront adoptés à l'été 2019, tandis que les deux derniers volets (modalités de mise en œuvre-programme de surveillance et plan d'action) seront finalisés en 2021. Cette politique est donc en déploiement pour atteindre une phase de croisière en 2020. Cela implique une élévation crescendo des financements alloués pour la mise en œuvre opérationnelle de ces directive-cadre d'ici 2021, puis une stabilisation. Des connexions fortes doivent être développées, notamment avec la stratégie pour la création et la gestion des aires marines protégées, la directive-cadre sur l'eau (DCE) ou les directives « habitats » et « oiseaux » (à l'origine du réseau Natura 2000 en mer), ainsi qu'avec les engagements de la France au niveau international (notamment les conventions de mer régionale pour l'Atlantique nord et la Méditerranée).

A ce titre, de nombreuses études et inventaires sont menées sur les milieux marins et leur valorisation au service de la recherche et de la mise en place de mesures de protection passe par le développement de systèmes d'informations environnementaux. La mise en œuvre du système d'information sur la nature et les paysages (SINP), notamment son volet marin, y contribue pleinement. Des études sont également menées sur les milieux marins dans le cadre de la directive-cadre sur l'eau. Une attention toute particulière est portée sur les actions de connaissance et de surveillance sur l'état de la biodiversité et ses tendances d'évolution, la qualité des eaux littorales et le fonctionnement écosystémique des milieux marins, notamment sur les zones particulièrement sensibles telles les zones protégées au titre de la directive-cadre sur l'eau (eaux conchylicoles, eaux de baignades, etc.) ou encore les zones fonctionnelles pour la mise en place de zones de conservation halieutiques créées par la loi relative à la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

2/ La gestion du **domaine public maritime naturel** (DPMn), l'un des plus vastes domaines publics propriété de l'État, présente de multiples enjeux avec une diversité d'usages et de ressources recensées sur le rivage et sur le sol et le sous-sol de la mer territoriale. Il accueille une forte richesse écologique (zones humides littorales, espèces protégées, écosystèmes rares), de nombreux usages économiques (extractions de granulats, énergies marines renouvelables,

cultures marines, pêche) ou récréatifs (activités balnéaires, mouillages de bateaux de plaisance, concessions de plage, passage des piétons). L'Etat est la seule autorité compétente en mer (sauf dans les collectivités d'outre-mer), et a donc une obligation de maintien de l'intégrité du domaine public maritime naturel. Déployer une gestion durable et intégrée de ce domaine, prenant à la fois en compte les intérêts environnementaux et la diversité des usages, assurer sa conservation et sa remise en état et garantir son accès au public, sont en métropole et en outre-mer les orientations majeures pour la conduite de la politique de l'Etat dans ce domaine (rappelés dans la circulaire du 20 janvier 2012), en lien avec les collectivités territoriales. 2,5 M€ y sont consacrés annuellement par le P113.

Les enjeux sont de plusieurs ordres : responsabilité pénale de l'État notamment pour bonne exécution des décisions de justice, prise en charge des actions d'entretien et d'aménagement du DPM afin d'assurer les conditions de sécurité du public et de libre usage, contrôle et surveillance de ce domaine, mise en place des servitudes de passage des piétons le long du littoral, délivrance des titres d'occupation (autorisations, concessions, conventions de transfert, etc.) en intégrant l'ensemble des enjeux présents (activités socio-économiques, biodiversité, paysages, usages récréatifs, prévention des risques, etc.).

Dans ce cadre, bénéficiant du soutien financier du programme 113 les organismes suivants :

- Rivages de France, qui regroupe les gestionnaires de terrains du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (CELRL) ;
- l'Association nationale des élus du littoral (ANEL), acteur majeur de la stratégie nationale pour la mer et le littoral ;
- et enfin EUCC – France, le réseau européen des littoraux, association qui a pour objet de promouvoir une gestion intégrée des espaces côtiers en rapprochant élus, scientifiques, experts, gestionnaires, praticiens et représentants de la société civile.

3/ Le développement du réseau des **espaces à protection réglementaire** (parcs naturels marins) et contractuelle (Natura 2000 en mer) constitue également un instrument de protection et de valorisation des milieux marins et littoraux mobilisé par les acteurs du programme 113.

La France dispose d'un réseau de parcs naturels marins, espaces protégés spécifiquement dédiés aux milieux marins et dont l'objectif est d'allier préservation des écosystèmes et développement durable des activités (dont certaines dépendent justement de la qualité des écosystèmes). Ce réseau encore en construction, fondé sur la loi du 14 avril 2006, comporte 9 parcs naturels marins au 31 août 2017, dont le dernier « Martinique » a été créé au printemps 2017. Leur gestion est assurée par l'AFB. Un projet est encore à l'étude (Golfe Normand-Breton); Mayotte, créé en 2010, est le premier parc naturel marin en outre-mer; le parc naturel marin golfe du Lion, créé fin 2011, est le premier de Méditerranée. Le Parc naturel marin des Glorieuses a été créé en février 2012, celui d'Arcachon en juin 2014, celui de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis, en avril 2015.

Au titre des directives « oiseaux » et « habitats, faune, flore », la France est engagée à étendre le réseau Natura 2000 en mer. Le réseau poursuit la mise en place de l'animation des sites en intensifiant la gestion contractuelle. Le réseau regroupe à ce jour 4,14 millions d'hectares marins répartis entre 210 sites mixtes et 65 sites exclusivement marins. L'année 2017 a été marquée par l'extension du réseau qui compte désormais huit nouveaux sites au large des eaux territoriales dans la Manche et en Atlantique : trois sites ont été identifiés au titre de la directive « Oiseaux » et cinq sites au titre de la directive « Habitats-faune-flore ». Cet élargissement du réseau répond à la demande de la Commission européenne, dans le cadre d'un « EU Pilot » de mieux protéger les oiseaux sauvages, les récifs, le grand dauphin et le marsouin commun. D'autres sites, situés dans le Golfe du Lion, ont été identifiés et devraient être notifiés à la Commission en 2018.

L'extension du réseau en mer doit se poursuivre et les services de l'État accompagnent l'élaboration et la mise en œuvre des documents d'objectifs avec l'appui de l'Agence française pour la biodiversité – AFB (qui intègre depuis le 1er janvier 2017 en son sein l'ancienne Agence des aires marines protégées – AAMP), qui s'est vu confier en 2012 le rôle d'opérateur et d'animateur prioritaire, pour le compte de l'État et sous l'autorité des préfets. Une concertation est menée, notamment avec les pêcheurs, afin de désigner de nouveaux sites au large, pour satisfaire aux obligations communautaires en matière de protection des oiseaux et mammifères pélagiques et des récifs. Les efforts des élus, des socio-professionnels ou des associatifs impliqués dans cette gestion sont aujourd'hui reconnus sur le plan international : en témoignent la valorisation par l'Union internationale de conservation de la nature (UICN) du parc naturel marin d'Iroise, du parc national de Guadeloupe et de la réserve naturelle nationale de Cerbère-Banyuls.

Dans le cadre des contrats Natura 2000 en mer, des actions de restauration des milieux peuvent être mises en œuvre. Le programme 113 financera de telles actions avec un potentiel effet de levier pour bénéficier d'une contribution du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP). Sur la période 2018-2020, le nombre de documents de gestion et d'objectifs validés devrait augmenter, ce qui se traduirait par une montée en puissance de l'animation des documents de gestion des sites Natura 2000 en mer en raison de l'augmentation du rythme de contractualisation (30 contrats/an à partir de 2018).

Ces deux réseaux s'inscrivent dans une stratégie nationale pour la création et la gestion des aires marines protégées (SCGAMP) dont l'objectif, repris dans la feuille de route pour la transition écologique, est d'atteindre une couverture de 20% des eaux sous juridiction française en aires marines protégées à l'horizon 2020.

Cet objectif de 20 % des eaux sous protection a été atteint fin 2016 suite à l'extension de la réserve naturelle nationale des Terres australes françaises ainsi que la création d'un arrêté de protection de biotope dans les eaux territoriales de l'île de Clipperton. Toutefois, la France se fixe désormais un objectif encore plus ambitieux. Lors du congrès mondial de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) en 2016, la France par courrier de la ministre et par la prise de parole de l'ambassadeur lors de l'Assemblée générale a soutenu la définition d'un objectif international de 30% d'ici 2030 de couverture des eaux sous juridiction des Etats (avec un haut niveau de protection ce qui sous-entend la désignation et la qualité effective de la gestion déployée). Cet objectif a été acté par l'assemblée générale de l'UICN. Dans ce contexte, l'AFB maintient son appui à la création de la grande aire marine protégée des Marquises en Polynésie, en lien étroit avec le gouvernement polynésien.

4/ La stratégie nationale pour **la biodiversité** (SNB), comme un élément clé de succès pour atteindre les objectifs de conservation et de restauration de la biodiversité et des services rendus. Deux objectifs sont poursuivis :

- développer le réseau des espaces à protection réglementaire afin de garantir une meilleure protection des espèces et des écosystèmes sur le territoire national : dans le cadre des objectifs et priorités de la SNB et des stratégies de création des aires protégées (SCAP), la France a recours à des outils juridiques réglementaires qui ont leur équivalent dans de nombreux pays, à savoir notamment les parcs naturels marins ;

- inciter à la gestion durable des espaces naturels : l'État s'appuie sur les démarches de planification, de projet ou de contrat, relatives à des territoires (parcs naturels marins, réseau Natura 2000 en mer, parcs naturels marins) pour inciter les opérateurs publics ou privés à prendre des engagements en faveur de la diversité biologique. Il s'agit aussi de développer et valoriser la connaissance du patrimoine naturel (espaces et espèces) pour soutenir cette incitation, faciliter des décisions de qualité et une évaluation systématique.

Trois leviers d'actions sont privilégiés :

- développer et renforcer les missions d'animation et de pilotage des opérateurs par la mise en œuvre des contrats d'objectifs ainsi que la création et la diffusion d'outils et de procédures ;

- perfectionner les processus partenariaux aptes à produire des consensus et à intégrer la préservation de la biodiversité dans les politiques publiques. De tels processus assurent la mise en œuvre de la SNB et permettent de mobiliser davantage les partenaires, y compris les collectivités territoriales et les entreprises privées.

S'agissant des espaces et milieux marins, les actions conduites renvoient en grande partie :

- aux obligations internationales de la France aux termes des conventions internationales de protection d'espèces marines ;

- à la réglementation communautaire (directive-cadre sur l'eau – DCE, directive-cadre « stratégie pour les milieux marins) ;

- à la convention relative à la lutte contre les pollutions marines accidentelles.

Une action de lutte contre les pollutions marines est également menée via le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) et le plan POLMAR (Pollutions marines). Le CEDRE est un organisme doté d'une expertise technique en matière de lutte contre les pollutions internationalement reconnues et dont l'excellence doit être maintenue dans une logique de prévention et d'accompagnement continu face à ce type de sinistre. Le maintien de la subvention du MTES permet de garantir l'équilibre financier de l'établissement dans une période où ses ressources en provenance du secteur privé sont en légère baisse (la baisse du prix du pétrole conduit à un certain désengagement financier des partenaires privés du CEDRE (Total, par exemple).

Par ailleurs, le MTES assume l'indemnisation des frais engagés par les opérateurs lors de la gestion de crise par pollutions hydrocarbures en mer et sur le littoral (par décision du CIADT post-Erika de février 2000). Le plan POLMAR doit effectivement permettre d'engager rapidement les premières mesures générées par une pollution marine accidentelle d'importance, en permettant aux collectivités territoriales, aux établissements publics et aux associations d'être indemnisées a posteriori des dépenses engagées.

La politique conduite en matière d'espaces marins s'appuie en partie sur la mise en œuvre des engagements pris au niveau communautaire et international par la France, mais également sur des impératifs propres, que ce soit dans les domaines de la protection du littoral ou de la connaissance des milieux marins. Elle se traduit notamment par le Plan biodiversité, annoncé le 4 juillet 2018, dans la perspective de construire une économie sans pollution et à faible impact sur la biodiversité.

Par ailleurs, le Plan biodiversité annoncé le 4 juillet 2018, dans la perspective de protéger et restaurer la nature dans toutes ses composantes, ambitionne :

a/. de renforcer la protection des espèces en danger via la mise en place dès 2018 d'un plan national d'actions pour la protection des cétacés afin de limiter leur perturbation et de réduire significativement les échouages de mammifères marins sur les côtes françaises et les captures accidentelles dans les filets de pêche. Ce plan d'action comportera des mesures nationales de suivi et de prévention des captures accidentelles de petits cétacés dans les filets de pêche, ainsi que des mesures de distance minimale d'approche des mammifères marins, de réduction du bruit sous-marin d'origine anthropique et de partage des positions de cétacés afin d'éviter les collisions et de promotion de la charte du transport maritime durable SAILS qui comporte des actions destinées à limiter les collisions. La promotion de ces enjeux sera assurée au sein des différentes instances internationales compétentes avec les pays les plus en pointe comme le Canada. Sous réserve de l'accord de ses partenaires européens, la France portera avec eux la création d'une zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) en Méditerranée.

b/. de renforcer la protection des mangroves et des récifs coralliens dans une perspective de lutte contre le changement climatique. L'objectif est fixé sur la protection en mer de 100 % des récifs coralliens français à horizon 2025, avec un objectif intermédiaire de 75 % en 2021, en particulier, en soutenant et accompagnant le déploiement du parc naturel de la Mer de Corail, porté par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

c/. de mettre fin aux pollutions plastiques (axe 2). Des crédits sont à cet effet mobilisés en matière de recherche sur les macro-déchets et les particules de plastique présents dans les cours d'eau, ceux-ci constituant la source de 80 % de la pollution marine.

La croissance des crédits affectés à ces politiques en 2019 est liée, entre autres, à l'abondement des dotations au titre du Plan biodiversité.

5/ En France, près d'un quart du littoral recule du fait de **l'érosion côtière** : l'enjeu principal de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte (SNGITC) consiste à anticiper l'évolution du trait de côte en faisant des choix d'aménagement intégrant les enjeux écologiques, sociaux et économiques. Les récentes intempéries sont venues rappeler la nécessité de disposer sur tout le littoral de cette vision à moyen et long termes. En 2015, un comité national de suivi présidé par deux députées a été mis en place. Il a produit un rapport de 40 mesures, visant notamment à améliorer la mise en place dans les territoires littoraux de stratégies de court, moyen et long terme pour anticiper l'évolution du trait de côte due par l'érosion, telles que la réalisation d'une cartographie nationale de l'érosion côtière et la mise en place d'un réseau national des observatoires du trait de côte. Le deuxième programme d'actions pour la période 2017-2019, adopté en mars 2017, au-delà des principes communs et des recommandations stratégiques en matière de gestion du trait de côte, se décline en 11 actions et 51 sous actions organisées en 5 axes : développer et partager la connaissance sur le trait de côte (Axe A) ; élaborer et mettre en œuvre des stratégies territoriales partagées (Axe B) ; développer des démarches expérimentales sur les territoires littoraux pour faciliter la recomposition spatiale (Axe C) ; identifier les modalités d'intervention financière (Axe D) ; communiquer, sensibiliser et former aux enjeux de la gestion du trait de côte (Axe transversal).

De plus, en complément des moyens du budget de l'État, les opérations de protection du littoral, de lutte contre l'érosion naturelle marine et de gestion intégrée du trait de côte sont cofinancées (4,75 M€ en 2017) par l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transports de France), eu égard à leur coût très important et à l'érosion d'un quart du littoral français (France continentale et ultramarine) affecté par les submersions marines et les dégâts occasionnés par des événements météorologiques exceptionnels

6/ La mise en œuvre d'un certain nombre de mesures définies dans les **plans nationaux d'actions** (PNA) permet d'assurer la préservation des espèces les plus menacées : les tortues marines aux Antilles, en Guyane et dans l'Océan Indien, l'esturgeon d'Europe protégé par la loi depuis 1982, l'albatros d'Amsterdam, etc. Une quinzaine de ces plans concerne uniquement l'outre-mer. La mise en œuvre est déconcentrée dans les directions régionales : programmation des opérations de préservation des espèces, financement de l'animation des PNA pilotés par la région, déclinaisons des autres PNA, développement des partenariats financiers notamment avec les collectivités locales. Outre les plans d'action des espèces terrestres et marines, un important programme d'actions a été mis en place visant la préservation et la gestion durable des récifs coralliens placés sous la juridiction de la France dans tous les océans. A cet égard, Le ministère finance depuis 15 ans l'IFRECOR (Initiative française pour les récifs coralliens) qui est une plate-forme de mise en réseau des acteurs pour la mise en œuvre d'un programme d'actions pour la gestion durable des récifs coralliens (10 % des récifs coralliens mondiaux) et de leurs écosystèmes associés (mangroves, herbiers). Dans le cadre de son plan quinquennal 2016-2021, le programme 113 finance notamment :

- le suivi de l'épisode de blanchissement corallien dans l'océan Indien ;
- la finalisation d'un guide sur les études d'impact environnementales en milieu corallien et le développement d'un outil (Merci-cor) permettant de dimensionner les mesures compensatoires en milieu corallien ;
- l'animation et l'amélioration du réseau inter outre-mer d'observation et de suivi des récifs coralliens ;
- le déploiement d'une base de données nationale permettant de bancariser les données de suivi des récifs coralliens.

Dépenses des opérateurs :

Pour mettre en place l'ensemble des politiques décrites ci-dessus, le programme 113 s'appuie sur plusieurs opérateurs.

- **L'Agence française pour la biodiversité (AFB)** est chargée d'apporter un appui aux politiques publiques décrites ci-dessus pour la constitution et la gestion d'un réseau d'aires marines protégées au niveau national et international. Elle intervient également dans la gestion de certaines aires marines protégées, dont les parcs naturels marins pour lesquels elle met les moyens nécessaires à disposition des conseils de gestion locaux et les sites Natura 2000 en mer dont elle assure l'animation. Les aires marines protégées de son ressort sont identifiées dans un arrêté du 3 juin 2011. L'action de l'Agence vise à permettre à la France, qui possède le deuxième espace maritime sous juridiction mondiale avec 11 millions de km² et des enjeux très importants en termes de biodiversité marine, de respecter les engagements pris au niveau international et européens. Elle participe également à la mise en œuvre de la directive cadre « Stratégie pour le Milieu Marin ».

Plus largement, le rôle de l'AFB est également de mutualiser les éléments de méthodes et de créer des référentiels pour l'élaboration de plans de gestion des aires marines protégées, d'assurer une diffusion de l'information auprès des services de l'État, des établissements publics, des usagers, des comités consultatifs régionaux de pêche etc., d'assurer l'assistance à maîtrise d'ouvrage du MEEM pour la mise à disposition des bases de données scientifiques dans le cadre du SINP en lien étroit avec les organismes de recherche scientifique. La compétence environnementale dont bénéficient les collectivités du Pacifique (Polynésie française, Nouvelle-Calédonie et Wallis-et-Futuna) leur donne la possibilité de créer des aires marines protégées. Elles peuvent bénéficier de l'appui de l'AFB pour la définition et la mise en œuvre de leur politique de création et de gestion d'AMP.

L'année 2017 a été marquée par la création du parc naturel marin de Martinique qui dispose désormais de 3 ans pour élaborer son plan de gestion. Le plan de gestion du parc naturel marin du bassin d'Arcachon a de son côté été validé par le conseil de gestion du parc le 19 mai 2017. Après consultation du public il a vocation à être validé par le conseil d'administration de l'AFB avant fin 2017, les premières mesures de mise en œuvre intervenant dès 2018.

- **Les 3 parcs nationaux ayant une partie maritime**, à savoir les parcs de Port-Cros, des Calanques et de Guadeloupe, sont considérés comme des aires marines protégées mais sont gérés par leurs propres établissements publics selon les dispositions générales prévues pour les parcs nationaux. Toutefois, depuis 2017, les parcs nationaux sont rattachés à l'Agence française pour la biodiversité qui assure pour eux un rôle de « tête de réseau » consistant à mutualiser un certain nombre de fonctions.

L'action des parcs nationaux repose sur la mise en œuvre d'une charte, projet de territoire d'une durée de 15 ans, élaboré, mis en œuvre et suivi dans la concertation. Cette charte constitue le document cadre pour la mise en œuvre des principales missions du parc à savoir, le développement des connaissances sur le patrimoine, la protection et la restauration de ce patrimoine, incluant l'accompagnement des acteurs locaux dans une logique de développement durable et enfin l'accueil et la sensibilisation du public. Par la mise en œuvre de ces missions sur leur cœur marin et

leur aire maritime adjacente, les parcs nationaux contribuent à la cohérence et l'efficacité du réseau français d'aires marines protégées. Le parc national de Port-Cros assure également le secrétariat de PELAGOS (sanctuaire pour les mammifères marins en Méditerranée, accord tripartite entre France, Monaco et Italie).

Le parc national de Guadeloupe assure le secrétariat du CARSPAW, Centre d'Activités Régional destiné à la mise en œuvre du protocole relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégées de la zone Caraïbe (SPAW), depuis le Golfe du Mexique jusqu'à la mer des Antilles. 37 Etats et territoires, dont la France, ont signé en 1983 une convention de mer régionale, la Convention de Carthagène pour la protection et la mise en valeur des milieux marins de la Caraïbe. Plusieurs protocoles thématiques déclinent cette Convention. Le protocole SPAW a pour objectifs la protection des espaces et des espèces ayant un intérêt majeur pour les Caraïbes, dont l'ensemble des espèces de mammifères marins présents dans la région. Le CAR-SPAW, en tant qu'outil régional en charge du Plan d'Action Mammifères Marins (PAMM) au sein de la Région Caraïbe, a pour principal objectif d'aider les pays signataires du protocole SPAW à concevoir et mettre en œuvre des programmes de conservation.

- **Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (CELRL)**, qui est chargé de conduire une politique foncière de sauvegarde des espaces naturels notamment dans les cantons côtiers, en métropole et Outre-mer, contribuant ainsi à la sauvegarde et à la gestion durable de l'espace littoral et des milieux naturels associés. Il acquiert, à un rythme annuel moyen situé entre 2500 et 3500 ha, des espaces naturels littoraux soumis à des pressions importantes, dégradés ou menacés, les restaure et les aménage pour en préserver la biodiversité et la qualité paysagère tout en veillant à favoriser l'accueil du public et le maintien d'activités économiques traditionnelles. La gestion courante des terrains est confiée en priorité aux collectivités territoriales ou, à défaut, à des associations ou fondations et à des établissements publics. Près de 900 agents employés par les organismes gestionnaires, parmi lesquels plus de 350 gardes du littoral commissionnés, assurent la surveillance et l'entretien du domaine du Conservatoire qui accueille chaque année plus de 40 millions de visiteurs. Au 1er janvier 2017, le domaine du Conservatoire atteint plus de 195 000 hectares, représentant plus de 13 % du linéaire côtier.

- e nombreux opérateurs sous tutelle de la DEB sont associés à l'élaboration et la mise en œuvre des plans nationaux d'action en faveur des espèces menacées (PNA). Ainsi, le **Muséum national d'Histoire naturelle** propose une liste d'espèces nécessitant l'élaboration d'un PNA afin que le Ministère de la transition écologique et solidaire puisse initier et coordonner ces plans. La mise en œuvre des orientations stratégiques et budgétaires ainsi que le suivi et l'évaluation de la réalisation et des moyens financiers relatifs à ces plans d'actions nécessite le soutien et la participation d'une multitude d'acteurs et notamment des établissements publics partenaires scientifiques et techniques comme l'**ONCFS** (Office national de la chasse et de la faune sauvage).

CONCOURS FINANCIERS AUX COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET À LEURS GROUPEMENTS (119)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
06 – Dotation générale de décentralisation concours particuliers	53 145 551	53 145 551	53 042 496	53 042 496	53 042 496	53 042 496
Total	53 145 551	53 145 551	53 042 496	53 042 496	53 042 496	53 042 496

Action 6 du programme 11 : Dotation générale de décentralisation concours particuliers : compensation financière du transfert aux départements.

Le concours particulier en faveur des **ports maritimes**, reposant sur le programme 119 « Concours financiers aux collectivités territoriales et à leurs groupements », permet la **compensation financière du transfert aux départements**, au 1^{er} janvier 1984, des ports maritimes de commerce et de pêche (à l'exception des ports autonomes). À ce titre, les départements concernés bénéficient d'une compensation au travers d'un concours particulier identifié au sein de la dotation globale de décentralisation (DGD).

Ce concours vise également à financer le transfert des ports à toute collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales désigné par le représentant de l'Etat dans la région, en application de l'article 30 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Le processus de transfert de la compétence « ports » et des services afférents étant achevé, le montant des crédits de ce concours ne devrait plus être majoré.

Par ailleurs, l'article 22 de la loi n° 2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) prévoit la possibilité pour les départements de transférer leur compétence relative aux ports aux collectivités qui demanderont à l'exercer. En application du B du III de l'article 89 de la loi de finances pour 2016, la compensation de ces transferts entre des départements et d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales, est assurée par une dotation de compensation des charges transférées versé par le département qui perd la compétence et dont le montant est déterminé sur la base des travaux de commissions locales d'évaluation des charges et des ressources transférées (CLECRT). Ces transferts sont toutefois sans impact sur les montants versés par l'Etat par le biais du programme 119 : les départements conservent le bénéfice du concours particulier de la DGD relatif aux ports.

CONDITIONS DE VIE OUTRE-MER (123)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
02 – Aménagement du territoire	1 716 395	1 641 648	3 825 000	3 325 000	8 300 000	4 800 000
03 – Continuité territoriale	10 917 658	10 175 699	6 623 901	6 623 901	6 123 901	5 823 901
06 – Collectivités territoriales	9 476	9 476				
Total	12 643 529	11 826 823	10 448 901	9 948 901	14 423 901	10 623 901

Les outre-mer représentent 97 % des 11 millions de km² du domaine maritime de la France, ainsi présente sur quatre océans, avec un rôle majeur sur la scène maritime internationale.

La finalité du programme 123 « Conditions de vie outre-mer » est d'améliorer les conditions de vie des populations outre-mer en facilitant leur accès au logement, à la santé et à l'éducation, en contribuant avec les collectivités territoriales à l'aménagement des territoires ultramarins en termes d'équipements et d'infrastructures ainsi qu'en mettant en œuvre le principe de continuité territoriale notamment pour les jeunes ultramarins poursuivant leurs études ou leur formation professionnelle. Ce programme, dont le responsable est le directeur général des outre-mer, est géré par 11 responsables de budgets opérationnels de programme (BOP) dont 1 BOP central et 10 BOP territoriaux.

Les actions du programme 123 supportant les crédits contribuant à la politique maritime de la France sont:

l'action 02 «Aménagement du territoire»,

Mise en œuvre de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) outre-mer

Définie aux articles L 219-1 à L.219-6-1 du Code de l'environnement et précisée par décret (n°2017-222) le 23 février 2017, la SNML vise à coordonner toutes les politiques sectorielles s'exerçant en mer et sur la frange littorale, au travers d'un document unique, opposable, élaboré dans le périmètre d'un bassin maritime, la SNML encadre la transposition par la France de la directive européenne sur la planification spatiale maritime et la directive-cadre stratégie pour le milieu marin.

A l'échelon local, le conseil maritime ultramarin, nouvel instrument de gouvernance, réunit six collègues d'acteurs concernés par la mer et le littoral (Etat, collectivités, scientifiques, acteurs sociaux professionnels, société civile, personnalités qualifiées). Il est chargé de définir les enjeux et priorités du bassin maritime concerné et d'établir la politique maritime intégrée locale dans le document stratégique de bassin maritime. Outre-mer, le décret n°2014-483 du 13 mai 2014 relatif aux conseils maritimes ultramarins et aux documents stratégiques de bassin maritime définit quatre bassins maritimes outre-mer :

- 1) le bassin « Antilles » regroupant la Guadeloupe, la Martinique, Saint-Martin et Saint-Barthélemy ;

2) le bassin « maritime sud Océan Indien » englobant La Réunion, les Terres australes et antarctiques françaises et Mayotte

3) le bassin « Guyane » ;

4) le bassin « Saint Pierre et Miquelon » ;

Une possibilité de créer un bassin maritime à Wallis et Futuna est laissée à la discrétion du territoire.

La Polynésie-Française et la Nouvelle-Calédonie qui exercent des compétences propres en matière maritime, environnementale, économique et littorale, conformément aux lois statutaires qui les régissent, ne sont pas concernées par le dispositif.

Pôle Mer à La Réunion

Un budget de 2M€ à destination du Pôle Mer a été accordé à La Réunion pour la période 2015- 2020. Aucun crédit n'a été consommé en 2017.

Lutte contre le risque « requins » à La Réunion

Le plan gouvernemental pour réduire le risque « requins » consiste en différentes actions :

- L'amélioration de la sécurité des zones surveillées pour la baignade et les activités nautiques et aménagement de nouvelles zones;
- La poursuite du programme sélectif de pêche de prévention en 2018-2021 : la participation de l'Etat est renforcée de 2018 à 2021 sur les actions de prélèvement des requins bouledogues, et le soutien à la réserve marine est réaffirmée ;
- Le déploiement du dispositif « vigies requins renforcées » sur de nouvelles zones géographiques et son élargissement à de nouveaux publics pour contribuer au développement économique et touristique de la Réunion ;
- Le renforcement des moyens humains et financiers du centre de ressource et d'appui (CRA) pour le risque requin ;
- L'amélioration des connaissances sur les requins tigres et bouledogues à des fins opérationnelles de réduction du risque.

Dans ce cadre, 1,8M€ sont programmés sur le CPER de la Réunion pour une durée de cinq ans (2015-2020), en vue de financer la mise en place et le développement du Centre de ressources d'appui (CRA). Il s'agit d'une structure partenariale, à vocation scientifique, opérationnelle et éducative, dédiée à une meilleure connaissance des requins. A ce stade, 0,96 M€ d'AE et 0,57 M€ de CP ont été consommées (371 250€ en AE et 135 297 € en CP pour 2017, ainsi que 325 000 € en AE/CP en 2018).

Aménagement des activités liées à la pêche à La Réunion

Pour la période de 2015-2020 une enveloppe à hauteur de 1,2M € a été allouée à La Réunion dans le cadre de l'aménagement des activités liées à la pêche. Aucun crédit n'a été consommé à ce jour.

Soutien à la filière pêche à Saint Pierre et Miquelon

Dans le cadre du contrat de développement 2015 -2018, Saint-Pierre et Miquelon a bénéficié de 1,1 M€ en AE et de 1 M€ en CP destinés à la reconversion de la filière pêche. 900 000 € en AE et 945 000 € en CP ont été consommés en 2017

Pêche et aquaculture

La pêche est un secteur de développement endogène des collectivités ultramarines : elle contribue à l'autosuffisance alimentaire, à la création d'emplois (production et transformation des produits de la mer), et pour certaines représente un potentiel d'exportation vers différents marchés (européen, asiatique, nord-américain). Une grande diversité existe entre les collectivités. La politique commune de la pêche (PCP) s'applique dans les six régions ultrapériphériques (RUP) françaises : les cinq DOM (dont Mayotte depuis le 1^{er} janvier 2014) et Saint-Martin. L'exploitation des ressources de la zone économique exclusive (ZEE) est une compétence propre de Saint-Barthélemy, de la Polynésie Française et de la Nouvelle-Calédonie, l'Etat restant compétent à Wallis-et-Futuna.

Le fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) est l'instrument financier de la Politique Commune des Pêches (PCP) et de la politique maritime intégrée (PMI). Programmé pour la période 2014-2020, il promeut une économie de la pêche et de l'aquaculture plus compétitive, et soutient le développement économique durable de la pêche et de l'aquaculture. Au sein du FEAMP, les régions ultrapériphériques (RUP) de l'Union (la Guadeloupe, la Guyane, la Réunion, la Martinique, Mayotte et Saint-Martin) disposent d'un dispositif spécifique afin de maintenir la compétitivité de certains produits de la pêche et de l'aquaculture originaires de ces régions par rapport à celle de produits similaires provenant d'autres régions de l'Union. Il s'agit de mesures visant à compenser les surcoûts liés à l'éloignement, via la mise en œuvre de plans de compensation des surcoûts (PCS).

Les crédits européens alloués aux RUP françaises sont significatifs : plus de 41 M€ pour les mesures régionales, plus de 86 M€ pour le régime de compensation (dépenses financées à hauteur de 100% par le FEAMP), auxquels s'ajoutent des crédits au titre des mesures nationales.

Au-delà du FEAMP mobilisable dans les RUP françaises, le ministère des outre-mer a mis en place en 2015 un mécanisme d'avance de fonds avec la Banque Public d'Investissement.

Protection de la biodiversité marine et notamment des récifs coralliens

La prise de conscience au niveau international de la dégradation accélérée des récifs coralliens et écosystèmes associés a conduit à la création en 1995 de l'Initiative internationale pour les récifs coralliens (International Coral Reef Initiative - ICRI), dans le but de ralentir, voire renverser la situation critique des récifs coralliens. Cette initiative est hors appareil officiel onusien, partenariat informel entre les Etats, les grandes conventions internationales environnement et les organisations internationales (PNUE, Banque mondiale, UICN, ...). Ses travaux sont régulièrement reconnus dans les documents des Nations unies, soulignant l'importance de la coopération et de la collaboration. Sur décision du Premier ministre, la France a assuré tout récemment pour la 3ème fois le secrétariat de l'Initiative, du 1er juin 2016 au 30 juin 2018.

Dans la pratique, il a été exercé par 3 ministères (affaires étrangères, outre-mer et transition écologique), y compris sur le plan financier.

L'Assemblée générale tenue à PARIS en novembre 2016 a permis la validation du plan d'action 2016-2018 présenté par le secrétariat français, "collant" aux grands processus mondiaux : Objectifs de développement durable des Nations unies et Agenda des solutions issu de la COP 21. Il intègre un appel à projets dont la mise en œuvre est exercée avec le PNUE (qui bénéficie de financements obtenus de la Suède et de Monaco). Lors de la COP 22 à Marrakech, France et Australie, lors d'un événement dédié à l'ICRI, ont lancé un appel commun en faveur de la protection des récifs coralliens référant au plan d'action adopté, dans sa dimension changement climatique en particulier. La seconde et dernière Assemblée générale sous secrétariat français, s'est tenue à Nairobi au siège du programme des Nations unies pour l'environnement, début décembre 2017, en continuité avec l'assemblée générale Environnement des Nations unies, avec la participation de l'envoyé spécial pour les océans du secrétaire général des Nations unies, de la directrice générale de l'UICN et de la Secrétaire générale de la convention RAMSAR. Elle a permis de faire le point sur la mise en œuvre du plan d'action 2016-2018 : à titre d'exemple :

- 1) Les résultats de l'appel à projets lancé (230 réponses reçues, 5 sélectionnés dont un en Nouvelle Calédonie (50 000 dollars chacun de subvention) et un portefeuille de 33 autres projets rassemblés en un compendium proposé aux grands bailleurs de fonds internationaux potentiels ;
- 2) La mise en place d'une base de données recensant les financements accordés par les grands bailleurs de fonds internationaux pour les récifs coralliens et permettant de faire ressortir les lacunes géographiques et thématiques afin d'inciter à les combler (adoption en sus d'une recommandation sur le soutien aux investissements pour accroître la résilience des récifs, mangroves et herbiers au changement climatique) ;
- 3) La mise en place d'un comité ad hoc sur la construction maritime verte ; recommandation adoptée visant à réduire les dragages et rejets dans les récifs ;
- 4) résultats de l'étude sur les produits de protection solaire et perturbateurs endocriniens ;
- 5) La modification du règlement intérieur permettant l'accueil en tant que membres à part entière des collectivités ultramarines compétentes en matière d'environnement d'un Etat membre (Nouvelle Calédonie et Polynésie ont fait une demande en ce sens).

Le passage de relais de la présidence et du secrétariat de l'ICRI à Monaco, l'Australie et l'Indonésie a donné lieu le 4 juillet 2018 à une cérémonie officielle au Muséum National d'Histoire Naturelle. Y étaient présents le prince Albert II de Monaco, le directeur de l'Autorité de gestion de la grande barrière de corail australienne, la ministre des affaires maritimes et des pêches indonésienne, la secrétaire d'Etat en charge de la biodiversité Brune Poirson et le chef de la politique maritime internationale du Royaume Uni (qui a alors signé au nom du gouvernement du Royaume Uni la déclaration sur les Océans adoptée lors de la conférence de Malte).

La France, 4ème Etat au monde par l'étendue des récifs sous sa responsabilité et membre fondateur de l'ICRI, a mis en place en 1999 l'IFRECOR (Initiative française pour les récifs coralliens), affiliée à l'ICRI. Elle est le seul réseau existant rassemblant la quasi totalité des outre-mer, avec une gouvernance constituée d'un comité national et d'un réseau de comités locaux représentant les outre-mer abritant des récifs coralliens : Guadeloupe, Martinique, Saint Barthélemy, Saint Martin, La Réunion, Mayotte, les îles Eparses des TAAF, la Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna et la Polynésie française. Le secrétariat est co-assuré par les ministères en charge de la transition écologique et des outre-mer. Le comité national et chacun des comités locaux (membres du comité national par ailleurs) rassemblent, à leur niveau, l'ensemble des acteurs concernés par la protection et la gestion durable des récifs coralliens. Sur la base du plan cadre national d'action à long terme adopté par le comité national en 2000, un programme quinquennal d'action transversal est développé au niveau national (2000-2005 ; 2006-2010 ; 2011-2015 ; 2016-2020), discuté et validé par le comité national de mai 2016, mettant l'accent sur l'innovation et l'expérimentation et reposant sur un travail en réseau, piloté par un membre du comité national. Ce programme national est complété par des plans d'action locaux développés par les comités locaux, répondant aux enjeux des acteurs locaux (pour 2017, le montant des crédits mis en place par le ministère des outre-mer a été de 445 145 € en AE et 523 466 € en CP, dont 372 995 € en AE et 317 596 € en CP, au titre de conventions passés dans le cadre du programme d'action 2016-2020). Au-delà des thèmes retenus, il met aussi un accent particulier sur deux fils rouges communs à ces thèmes, la coopération régionale (dans le prolongement notamment de la conférence de la Guadeloupe et des coopérations fortes engagées dans la région entre l'IFRECOR et l'ICRI) et le changement climatique. Il participe des réponses que la France entend donner aux objectifs internationaux des Nations unies (ODD), de la Convention sur la diversité biologique (objectifs d'Aichi), à l'accord de PARIS sur le climat ainsi qu'aux engagements qu'elle a pris en matière de protection des récifs coralliens lors de la conférence « Biodiversité et adaptation au changement climatique » dans les outre-mer européens en Guadeloupe en octobre 2014, précisé à l'article 113 de la loi sur la reconquête de la biodiversité d'août 2016. Le comité national de septembre 2017 a permis de préciser collectivement, quand cela était nécessaire, le contenu opérationnel détaillé de certaines actions prévues et les différents sites volontaires d'expérimentation dans les outre-mer, ainsi que de valider définitivement les différents plans locaux quinquennaux l'accompagnant. Il a permis aussi d'avoir avec l'ensemble des membres du comité national une réflexion partagée sur la mise en œuvre de l'article de la loi biodiversité d'août 2016 (reprenant l'engagement de la France lors de la conférence de la Guadeloupe en novembre 2014 sur « Outre-mer européens : biodiversité et changement climatique»), prévoyant d'ici fin 2020 la protection de 75 % des récifs coralliens français et référant pour ce faire à l'IFRECOR.

Plan « Sargasses »

Les conséquences des échouages massifs d'algues sargasses, qui avaient affecté plus particulièrement les côtes des îles françaises de la Caraïbe depuis le milieu de l'année 2014, avaient nécessité en 2015 la mise en place par le Ministère des Outre-mer d'un plan d'urgence au bénéfice de la Guadeloupe, la Martinique et Saint-Martin d'un montant de 1,5M € (la totalité des crédits ont été engagés sur l'exercice).

Ces crédits avaient permis d'attribuer des aides exceptionnelles aux différentes communes touchées par ce phénomène, dans le cadre d'opérations de ramassage d'algues ou d'achats de matériels spécifiques. En 2017, la somme de 37 885 e a été payée au titre d'engagements antérieurs. Le retour des sargasses sur les côtes des îles de la Caraïbe a nécessité la mise en place, en 2018, d'un nouveau plan financé en gestion et doté de 2,55 M€ au bénéfice de la Guadeloupe, de la Martinique et de Saint Martin. Il est prévu d'affecter 1,3 M€ en PLF 2019.

Un plan national de lutte contre les sargasses en cours d'élaboration vise à coordonner les opérations de lutte contre le phénomène et à optimiser l'action des acteurs et opérateurs engagés.

Infrastructures portuaires

L'action du Programme 123 « Conditions de vie outre-mer » contribue à l'amélioration des infrastructures portuaires de :

- Mayotte (6 M€ sur la durée du CPER 2015 - 2020). Aucun crédit n'a été consommé en 2017.
- Saint-Pierre-et-Miquelon : Le développement du tourisme de croisière (paquebots) dispose d'un potentiel avéré à Saint-Pierre-et-Miquelon. En effet, comme l'indique le rapport IGA-IGF-CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable) datant d'octobre 2016 et portant appui au préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon sur les problématiques portuaires, l'escale dans l'archipel permettrait dans un circuit canadien de donner un caractère international à la croisière. De ce fait, les armateurs pourraient accéder au recrutement d'équipages non canadiens et donc à plus bas coût, ainsi qu'à certaines détaxes.

Actuellement, seuls huit paquebots font escale à Saint-Pierre pendant la saison d'été. Du fait d'une forte houle, certains navires renoncent à accoster pour ne pas exposer leur coque à des heurts répétés contre un quai non ou mal protégé.

Aussi, l'accroissement de l'activité d'accueil des paquebots (une trentaine par an) implique nécessairement l'amélioration de la qualité des infrastructures du quai en eau profonde.

Un budget de 8 M€ a été mis en place afin de concrétiser la décision prise par le Premier ministre, lors de sa visite sur l'archipel de Saint Pierre-et-Miquelon en octobre 2016, et confirmée par le CIMER. Ainsi, une enveloppe de 2 M€ en AE et 1,5 M€ en CP a été prévue en LFI 2018, et une dotation de 6 M€ en AE et 2,5 M€ en CP est prévue dans le cadre du PLF 2019.

Par ailleurs, dans le contrat de développement 2015 -2018, a été inscrite sur l'axe 3 « infrastructures – I-2- 1-1 » la somme 0,5 M€ au titre du programme 123 – action 2 pour permettre le renforcement des digues du port de Saint-Pierre.

L'action 03 «Continuité territoriale»

Transport maritime et infrastructures portuaires

La loi du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat est la pendant ultramarin de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire. Elle a créé au 1er janvier 2013 quatre grands ports maritimes en lieu et place des trois ports d'intérêt national concédés aux chambres de commerce et d'industrie (Guyane, Martinique, La Réunion) et du port autonome de Guadeloupe. Seul le port de Saint-Pierre, à Saint-Pierre et Miquelon, conserve désormais le statut de port d'intérêt national. La gouvernance des grands ports maritimes est modernisée par l'institution d'un conseil de surveillance avec une représentation accrue des collectivités locales, d'un directoire (direction générale du port) et d'un conseil de développement afin de mieux associer les différents acteurs locaux concernés par le fonctionnement du port. La loi sur l'économie bleue accroît encore la représentation des collectivités locales au sein du conseil de surveillance. Elle crée également une commission des investissements au sein dudit conseil. Cette commission est présidée par le président du conseil régional et comprend un collège des investisseurs publics et un collège des investisseurs privés. Elle est saisie sur le projet stratégique du grand port maritime (la Réunion, Guyane, Guadeloupe et Martinique) et sur tous les projets d'investissement d'infrastructures d'intérêt général à réaliser sur le domaine portuaire et à inclure dans le projet stratégique.

A l'instar de la stratégie nationale portuaire, le MOM et le ministère des transports ont élaboré une stratégie nationale portuaire en outre-mer présentée le 2 juin 2016. La stratégie portuaire outre-mer vise à valoriser le potentiel des espaces maritimes ultramarins dans le respect de l'environnement marin et côtier. Issue d'une concertation avec les collectivités locales, elle est déclinée en six grands objectifs au service de la compétitivité portuaire, de la préservation de la qualité environnementale de la mer et du littoral et du développement du territoire. La problématique environnementale a récemment prouvé sa grande sensibilité. Elle met en avant l'enjeu du maintien des liaisons de dessertes directes des territoires, la nécessité de favoriser le développement du trafic de transbordement et de renforcer l'intégration de chaque port dans son environnement. L'enjeu de la coopération interportuaire y est également souligné de façon très appuyée. L'État finance la liaison maritime du territoire avec le Canada (Halifax), indispensable à l'approvisionnement de l'archipel et de ses habitants. Une délégation de service public relative au transport international de fret, couvrant la liaison Halifax - Saint-Pierre, a été conclue le 12 août 2009 jusqu'en août 2016 pour un volume minimal de 50 rotations par an. Le volume de fret transporté avoisine les 23 000 tonnes brutes, pour une

valeur oscillant autour de 60 M€. Le contrat de délégation de service public porte uniquement sur les prestations de transport maritime, du quai du port canadien au quai du port de Saint-Pierre. Les opérations portuaires en amont et en aval du segment maritime, soit les opérations de manutention pour le groupage/dégroupage et l'empotage/dépotage des marchandises ainsi que les mouvements des marchandises conteneurisées sur les terminaux portuaires, sont couvertes par un nouveau marché annuel complémentaire et reconductible, signé le 31 décembre 2013. En 2015, par suite d'un avis du Conseil d'État en date du 29 juillet 2014, l'État a repris à sa charge la desserte du fret inter-îles, jusqu'alors assumée par le territoire. À cette fin, l'État agissant par subrogation de la collectivité, la signature d'une convention a permis de reconduire l'existant. Après une mise en concurrence organisée en 2016, un opérateur maritime a été retenu dans le cadre d'une nouvelle délégation de service public (DSP) d'une durée de quatre ans à compter du 1er janvier 2017. Cette nouvelle DSP intègre l'ensemble des composantes de la desserte maritime de Saint-Pierre-et-Miquelon actuellement à la charge de l'État. Elle comporte, ainsi, deux lots : – l'un portant sur le transport maritime international depuis le port canadien de Halifax jusqu'à Saint-Pierre et les opérations portuaires (dockers) ; – l'autre portant sur le fret inter-îles entre l'île de Saint-Pierre et l'île de Miquelon. En 2017, les dépenses relatives au lot international se sont élevées à 3,9 M€ en AE=CP, dont 3,5 M€ au titre de la subvention forfaitaire. La desserte inter-îles a quant à elle nécessité 1,3 M€ en AE=CP. La subvention relative aux frais de soute est en cours d'expertise sur la nature des factures produites et les éléments de traçabilité des livraisons effectives de fioul. Par ailleurs, en 2017 le programme 123 a dû prendre en charge le versement d'une provision suite à un contentieux avec la collectivité de Saint-Pierre-et-Miquelon portant sur la desserte maritime inter-îles 12. Par ordonnance du 21 avril 2017, le juge des référés du tribunal de Saint-Pierre-et-Miquelon a en effet condamné l'État à verser à la collectivité une provision de 4 375 800 € avec intérêts au taux légal à compter du 7 juillet 2016. Si la mission outre-mer ne porte pas de crédits pour contentieux, il a été estimé que la dépense devait être assumée par le programme ayant bénéficié d'une moindre dépense antérieurement. Le programme 123 a donc dû financer en gestion 4 504 022,88 €, pénalités comprises. Les dépenses en lien avec la DSP de Saint-Pierre-et-Miquelon, contentieux compris, se sont élevées en 2017 à 10,9 M€ en AE et 10,2 M€ en CP.

L'action 06 « Collectivités territoriales ».

Installation du réseau de marégraphes dans le Pacifique

La DGOM participe au financement du maintien en condition opérationnelle du réseau de marégraphes installés dans le Pacifique sud par le Service hydrographique et océanique de la Marine à la suite du tsunami du 26 décembre 2004.

En 2017, 9 476 € ont été consacrés au maintien en conditions opérationnelles des marégraphes de Wallis-et-Futuna.

Les montants (autorisations d'engagement et crédits de paiement) des colonnes LFI 2018 et PLF 2019 ont été déterminés par la DGOM dans le prolongement de 2017 et en tenant compte des éléments connus à ce jour.

Les montants des dispositifs relevant des contrats ne seront connus qu'en fin de gestion pour 2018.

COORDINATION DU TRAVAIL GOUVERNEMENTAL (129)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 – Coordination du travail gouvernemental	144 185	144 185	200 000	200 000	200 000	200 000
Total	144 185	144 185	200 000	200 000	200 000	200 000

Le programme 129 finance le fonctionnement et les activités du **Secrétariat général de la mer (SG Mer)**, chargé notamment d'animer et de coordonner les travaux d'élaboration de la politique du Gouvernement en matière maritime, proposer les décisions qui en découlent et s'assurer de la mise en œuvre de la politique arrêtée. »

ÉQUIPEMENT DES FORCES (146)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
10 – Protection et sauvegarde	1 608 028	61 429 582	5 749 004	37 511 325	14 205 445	608 967
Total	1 608 028	61 429 582	5 749 004	37 511 325	14 205 445	608 967

Le programme 146 « Équipement des forces » contribue à l'action de l'Etat en mer au travers de l'acquisition et de la fourniture d'équipements tels que les **bâtiments d'assistance hauturiers et les patrouilleurs légers guyanais**. Les bâtiments de soutien et d'assistance hauturiers (BSAH) s'inscrivent dans le schéma directeur « sauvegarde maritime ». Outre leurs missions de soutien des forces, ils permettent également d'assurer les missions de soutien de région, de surveillance et d'interventions maritimes dans le cadre de l'action de l'Etat en mer (remorquages d'engins, ancrages, relevages, sauvetage, assistance à la protection des biens, protection de l'environnement, lutte contre les pollutions maritimes, investigation sous-marine...). Commandés en 2015 et 2016, ils seront déployés dans les ports de Toulon et Brest en 2018 et 2019. Les patrouilleurs légers guyanais (PLG), commandés en 2014 pour être déployés dans la zone économique exclusive (ZEE) guyanaise, assureront les missions de l'action de l'Etat en mer (police des pêches, lutte contre les trafics illicites, sauvegarde des personnes), de souveraineté et de protection des intérêts nationaux dans la ZEE. Deux patrouilleurs, réceptionnés en février et septembre 2017, ont été admis au service actif en avril et septembre 2017. Un troisième patrouilleur destiné à la Martinique a été commandé en décembre 2017 et doit être livré en 2019.

COMPÉTITIVITÉ ET DURABILITÉ DE L'AGRICULTURE, DE L'AGROALIMENTAIRE, DE LA FORÊT, DE LA PÊCHE ET DE L'AQUACULTURE (149)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
28 – Pêche et aquaculture	27 332 634	18 209 276	33 674 651	33 674 651	33 767 075	33 797 075
Total	27 332 634	18 209 276	33 674 651	33 674 651	33 767 075	33 797 075

Suite au transfert de la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA) vers le ministère en charge de l'agriculture, le programme 149 « Compétitivité et durabilité de l'agriculture, de l'agroalimentaire, de la forêt, de la pêche et de l'aquaculture » du ministère de l'agriculture et de l'alimentation (MAA) remplace à partir de 2018 le programme 205 « Sécurité Affaires Maritimes Pêches et Aquaculture » du ministère de la transition écologique et solidaire (MTES).

La pêche et l'aquaculture sont des activités essentielles dans l'économie maritime et la croissance bleue. Ce secteur représente 20 000 marins pêcheurs et 60 000 emplois indirects. En 2014, la pêche française représente une valeur de 1,1 milliard d'euros et l'aquaculture 571 millions. La pêche est un domaine encadré et organisé par la Politique Commune des Pêches (PCP) au niveau européen.

Action 28 du Programme 149 : « Pêche et aquaculture » à partir de 2018 (antérieurement action 6 du Programme 205 : « Pêche et aquaculture »)**1/ Contrôle des pêches et systèmes d'information**

L'action de l'État s'articule autour de la mise en œuvre de la Politique Commune des Pêches (PCP) en France, et de ses objectifs. La réussite de la PCP implique un volet ambitieux de contrôle des pêches. Les programmes 205 et 149 mettent en œuvre les actions visant à piloter le contrôle des pêches. Ainsi, l'administration de la mer occupe une place toute particulière dans le contrôle des pêches maritimes. La mise en œuvre du plan national de contrôle revêt un caractère impératif au plan communautaire. La mise en œuvre opérationnelle du contrôle des pêches est effectuée par des moyens humains et nautiques portés par le programme 205 (Direction des Affaires Maritimes) ou par d'autres programmes (Douane, Marine...), tandis que le développement et la maintenance des systèmes d'information sont portés par le programme 149 (MAA). Les crédits mobilisés par la DPMA sur le programme 149 financent le développement et le maintien en conditions opérationnelles des Systèmes d'Informations Pêche et Aquaculture (SIPA) permettant la collecte, le traitement et les échanges de données et informations géographiques nécessaires au suivi et au contrôle des activités de pêche ou d'aquaculture. Ils financent également des formations liées aux nouvelles obligations européennes (obligations de débarquement à mettre en œuvre d'ici 2019 par exemple). Par ailleurs il faut retenir que l'enveloppe dédiée au contrôle des pêches dans le FEAMP (fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche) pour la France est pour la période 2014-2020 de 56 millions d'euros. Quatre axes stratégiques seront poursuivis dans la mise en œuvre de cette enveloppe : la réforme du système de suivi informatisé du respect des obligations déclaratives, la mise en œuvre de l'obligation de débarquement liée à la nouvelle politique commune de la pêche, la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) et le maintien d'un niveau de contrôle proportionné et suffisant sur l'ensemble du territoire français dans un contexte budgétaire et sécuritaire particulièrement rigoureux.

2/ Performance économique de la filière

La politique de la pêche est sous-tendue par des objectifs de performance économique, de protection environnementale et de qualité sanitaire et sociale. Le programme 149, à partir de 2018, pilote également les actions visant l'amélioration de la performance économique des filières pêche et aquaculture, secteurs très fortement encadrés par la politique des pêches (PCP) et l'organisation commune des marchés (OCM), politiques communautaires d'application directe. Le fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) est l'outil financier de mise en œuvre de cette politique européenne. Le programme 149 porte les contre-parties nationales (CPN) nécessaires à la mobilisation de ces crédits européens. Le FEAMP mobilise des crédits européens importants pour accompagner les projets portés par les pêcheurs et aquaculteurs français. Il poursuit deux grands objectifs :

- la promotion d'une économie des filières de la pêche et de l'aquaculture plus compétitive, fondée sur la connaissance et l'innovation ;
- la promotion d'un développement économique plus économe dans l'utilisation des ressources et à faibles émissions de carbone.

Le FEAMP prévoit, sur la période de programmation de mobiliser 588 M€ de subvention européenne, adossé à des CPN versées par l'Etat et les Régions. Ces crédits sont versés aux bénéficiaires par l'ASP, qui est le payeur du FEAMP, ainsi que l'organisme certificateur du FEAMP.

3/ Amélioration des connaissances scientifiques

Le programme 149 porte aussi les actions visant l'amélioration des connaissances scientifiques, la collecte des données nécessaires à l'atteinte du Rendement Maximum Durable (RMD) ainsi que les données statistiques à destination notamment d'Eurostat. L'objectif est de parvenir à une exploitation équilibrée et durable des ressources halieutiques dans un contexte concurrentiel international accru. Afin de mener les études scientifiques et collecter les données la Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (DPMA) s'appuie sur un réseau d'organismes de recherches publiques au nombre desquels on compte IFREMER, le MNHN, l'IRD, ou encore des laboratoires universitaires tel que le LEMNA de l'Université de Nantes. Ces études sont régies par des conventions permettant à la DPMA de s'appuyer sur des données scientifiques actualisées et une connaissance du milieu approfondie afin de mener les négociations au niveau européen. Par exemple, en 2017 une étude sur la modélisation de la distribution de la raie brunette à l'échelle des eaux territoriales marines françaises de l'ouest de la France ainsi qu'une amélioration des connaissances sur l'espèce a par exemple été demandé au MNHN. L'IFREMER, pour sa part, a poursuivi ses travaux liés à la collecte des données et l'appui au système d'informations pêches et aquaculture (SIPA), à l'expertise halieutique et l'appui à l'élaboration des politiques publiques, à des actions engagées dans le cadre des partenariats scientifiques-pêcheurs ou visant, par exemple, à mieux comprendre les phénomènes de mortalités observées dans la

filière conchylicole (mortalités ostréicoles, mytilicoles...). Ces conventions permettent également d'assurer la représentation française au sein des Comités scientifiques des Organisations représentatives de Gestion des Pêches (ORGP). Ce programme bénéficie, pour partie, de financements de l'UE, désormais dans le cadre du fonds européen pour les affaires maritimes de la pêche (FEAMP), non présentés dans le cadre de ce document.

4/ Action internationale

La France adhère et contribue également au financement des organisations internationales de pêche (Organisations régionales de gestion des pêches) permettant d'assurer ainsi une représentation française sur l'ensemble des territoires marins au sein desquels opèrent des navires français. La participation aux Organisations Régionales de Gestion des Pêches a pour objectif :

- de s'assurer d'une gestion régionale durable des stocks, en accord avec les objectifs de la politique commune des pêches ;
- de promouvoir nos méthodes et savoir-faire afin d'éviter la création d'obligations internationales incohérentes et coûteuses à appliquer ;
- de s'assurer que les intérêts des flottes françaises soient préservés.

GENDARMERIE NATIONALE (152)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 – Ordre et sécurité publics	28 703 680	28 093 474	29 391 191	28 581 792	31 039 405	28 856 152
03 – Missions de police judiciaire et concours à la justice			141 179	141 179	141 179	141 179
Total	28 703 680	28 093 474	29 532 370	28 722 971	31 180 584	28 997 331

La gendarmerie maritime est une formation spécialisée de la gendarmerie nationale placée pour emploi auprès du chef d'état-major de la marine nationale, et supportée à ce titre par le programme 178 : elle participe activement à la préservation de l'environnement maritime. Elle se compose de 30 unités navigantes, 10 brigades de surveillance du littoral, ainsi que d'unités de recherches, réparties sur les trois façades maritimes de métropoles et sur six départements ou collectivités d'outre mer (Guadeloupe, Guyane, Polynésie Française, Nouvelle-Calédonie, Réunion et Mayotte). Au contact des acteurs du monde maritime, les unités de la gendarmerie maritime constituent le continuum terre - mer ou mer - terre de l'action de l'Etat, où elles agissent sur la totalité du spectre missionnel. Elles recherchent et constatent les infractions à l'environnement lors des missions de surveillance maritime en mer ou sur le littoral, sous la coordination des préfetures maritimes, mais aussi lors d'opérations inter services permettant une meilleure efficacité de l'action de l'État.

La gendarmerie nationale est présente sur l'ensemble du littoral français, en métropole et en outre-mer, avec respectivement 22 et 8 brigades nautiques côtières (BNc), placées sous l'autorité des groupements de gendarmerie départementale ayant une façade maritime ou des commandements outre-mer. Bénéficiant d'une compétence générale en matière de police administrative et judiciaire, elles participent à la protection de l'environnement de manière directe ou indirecte. Il s'agit notamment de la surveillance des aires marines protégées, de la police des mouillages et de la police des pêches.

1/ Contrôles des activités maritimes et en particulier de la pêche

Les unités nautiques de la gendarmerie nationale et la gendarmerie maritime concourent activement aux missions de contrôle des pêches, en mer et sur le littoral, dans le cadre de leur service courant, selon les objectifs fixés par le comité national « contrôle des pêches ». Leur action s'exerce dans une logique de complétude des unités et moyens déployés au profit de la police de pêches. Dans ce domaine, leur action judiciaire s'inscrit dans le même spectre délictuel.

Leur participation s'inscrit dans le cadre d'une demande de concours annuelle réalisée par la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA). La police des pêches, placée initialement sur un cadre administratif, permet également à la gendarmerie nationale d'orienter son action vers le domaine judiciaire, en particulier en matière :

- de travail dissimulé,
- de lutte contre les trafics de produits de la mer, particulièrement lucratifs ;
- de salubrité et de consommation des produits de la mer ;
- de lutte contre la pêche illégale.

L'office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (OCLAESP) a, quant à lui, signé avec la DPMA, le 13 mars 2015, un protocole de coopération. Celui-ci prévoit notamment que l'OCLAESP coordonne directement la conduite des investigations de police judiciaire lorsque la situation le demande et, sur sollicitation expresse, des autorités locales en charge de la police des pêches. L'OCLAESP dirige la mise en œuvre opérationnelle de la priorité sur la criminalité environnementale dans le cadre du cycle européen 2018-2021. Le projet « EMPACT EnviCrime » comprend 18 actions concrètes, dont deux concernent l'action de la gendarmerie maritime et portent sur la pêche illégale en mer (GMAR pilote cette action) et la lutte contre les pollutions maritimes (GMAR co-pilote cette action avec l'agence FRONTEX).

Dans le cadre de cette priorité européenne, l'OCLAESP lutte activement, en lien avec les unités compétentes de la gendarmerie, le Service National de la Douane Judiciaire (SNDJ) et l'Agence Française de la Bio-diversité (AFB), aux démantèlements des trafics des espèces protégées, notamment les civelles (*Anguilla anguilla*) qui se reproduisent sur les côtes atlantiques. Ces enquêtes judiciaires font l'objet de nombreux échanges de renseignements opérationnels avec le service d'enquête de la garde civile espagnole, le SEPRONA (Servicio de Protección de la Naturaleza). Par ailleurs, l'OCLAESP est engagé avec le Secrétariat Général de la Mer (SGMER) et la GMAR dans le cadre d'une opération internationale baptisée « 30 days at sea », qui aura lieu au mois d'octobre 2018, pour lutter contre les diverses formes de pollutions maritimes en mer Méditerranée.

2/ Renforcer la sécurité et la sûreté maritime

Le renforcement de la sécurité maritime constitue l'un des objectifs quotidiens des unités nautiques de la gendarmerie départementale. Leur action en matière de protection des personnes s'exerce selon plusieurs aspects. D'une part, les unités réalisent des contrôles de police sur la navigation de plaisance, en s'assurant du respect de la conformité des matériels et des règles de conduite. Elles prennent notamment part tous les ans, sous l'égide du secrétariat général de la mer (SGMER), et sous la coordination des Préfets maritimes, à la campagne de sécurité des loisirs nautiques durant la période estivale. D'autre part, les brigades nautiques côtières participent aux opérations de recherche, d'assistance et de secours aux personnes en apportant leur concours aux autorités compétentes. Elles sont alors intégrées au dispositif mis en place sous la responsabilité des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

La sûreté maritime et portuaire est également un enjeu majeur pour la gendarmerie maritime, dont les pelotons de sûreté maritime et portuaire (PSMP), agissant dans les ports civils d'intérêt majeur, contribuent dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, à la sûreté des navires et des installations portuaires au travers des patrouilles de surveillance à l'ouvert des grands ports maritimes français (eaux intérieures, zones d'attente et eaux territoriales), des contrôles de sûreté à bord des navires et des escortes de navires de commerce et de croisières.

Dans le cadre de la prévention du terrorisme, la gendarmerie maritime participe également, depuis l'été 2016 en métropole, à la mission de protection des navires à passagers battant pavillon français.

Les crédits dédiés à la politique transversale par le programme 152 correspondent à une partie des actions 01 « Ordre et sécurité publics » et 03 « Missions de police judiciaire et concours à la justice ».

La valorisation financière est réalisée en coûts moyens complets sur la base des effectifs agissant en faveur de la politique transversale. Ils sont obtenus à partir des dépenses de personnel auxquelles sont ajoutés, sur une base forfaitaire par ETPT, des coûts de fonctionnement et des crédits d'investissement tels que définis par l'exécution 2017, la LFI 2018 et le PLF 2019.

Les ETPT correspondent principalement :

- aux effectifs affectés dans les unités nautiques de la gendarmerie ;
- à l'activité dédiée à la surveillance des espaces maritimes (police des pêches en mer, surveillance du littoral, surveillance maritime) ;
- à l'activité des enquêteurs, à partir d'une clé de répartition fondée sur la part des infractions relatives à la pollution des eaux de mer et la pêche maritime dans la délinquance générale.

EXPERTISE, INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET MÉTÉOROLOGIE (159)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
13 – Météorologie	6 910 000	6 910 000	7 000 000	7 000 000	6 810 000	6 810 000
Total	6 910 000	6 910 000	7 000 000	7 000 000	6 810 000	6 810 000

La contribution du programme 159 est portée par l'établissement public Météo France.

Météo-France contribue à la politique maritime de la France par l'observation des phénomènes météorologiques touchant le milieu marin, la production de prévisions météorologiques marines et l'amélioration constante des outils dédiés à ces activités.

En 2017, dans le cadre du projet Historique, Observation, MOdélisation des Niveaux Marins (HOMONIM), mené par Météo-France et le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM), avec une maîtrise d'ouvrage de la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) et de la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises (DGSCGC), plusieurs configurations du modèle de vagues en côtier et du modèle de niveau marin ont été développées, puis mises en opérationnel à Météo-France pour les Petites Antilles, la Guyane française, la Réunion et Mayotte.

Ces prévisions sont réalisées 4 fois par jour pour permettre de mieux remplir la mission de sécurité des personnes et biens confiée à Météo-France dans ces régions, notamment lors du passage des cyclones tropicaux à proximité.

Par ailleurs, l'établissement a amélioré en février 2018 son modèle global d'états de mer (dans lequel sont imbriquées les configurations des modèles de vagues en côtier précédentes) : la résolution de sa grille a doublé pour passer à 1/10° (environ 10 km) et les courants océaniques issus du système PSY4 de Mercator Océan sont utilisés comme forçage complémentaire. Les prévisions à 5 jours, produites par ce modèle global de vagues, ont été sélectionnées pour faire partie du service européen de surveillance des océans (CMEMS) mis en place par la Communauté Européenne et sont disponibles gratuitement sur le portail dédié.

A la demande de la Direction Générale de l'Énergie et du Climat (DGEC), l'établissement poursuit en 2018 les études préalables sur l'implantation de parcs éoliens offshore (Ile d'Oléron et Dunkerque), et accompagne des opérateurs français Électricité de France (EDF) sur la caractérisation météorologique de sites pour de futurs parcs. Le volet recherche dédié au domaine marin concerne l'activité de deux services :

- le Centre de Météorologie Marine (CMM), responsable du programme de bouées ancrées de Météo-France ;
- l'équipe IOGA (Interaction Ocean Glaces et Atmosphère) du Centre National de Recherches Météorologiques (CNRM) dont l'activité porte sur l'étude du couplage océan / atmosphère, de l'échelle locale à l'échelle globale.

La part de la politique maritime dans le financement des activités de Météo-France ne fait pas l'objet d'un suivi particulier dans la comptabilité analytique. Il est néanmoins possible d'identifier la charge représentée par les personnels et les moyens spécifiquement affectés à ce domaine particulier. Il s'agit exclusivement de coûts directs ; les moyens partagés avec d'autres domaines de la météorologie (calcul, observation, modélisation...) ne sont pas pris en compte dans la présente évaluation.

SÉCURITÉ CIVILE (161)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
12 – Préparation et interventions spécialisées des moyens nationaux	2 000 000	2 000 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000
Total	2 000 000	2 000 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000

Le programme 161 est celui de la Sécurité civile (Ministère de l'intérieur) avec l'action 12 : Préparation et interventions spécialisées des moyens nationaux

La composante « hélicoptères » de la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises (DGSCGC) est identifiée dans le format global de la fonction **garde-côte** qui recouvre les moyens utilisés dans le cadre de l'action de l'État en mer. Actuellement le littoral métropolitain compte neuf bases (Le Havre, Granville, Quimper, Lorient, La Rochelle, Bordeaux, Perpignan, Marignane, Cannes) ainsi que deux détachements saisonniers situés à Lacanau et au Luc. À ces bases il faut rajouter celles d'Ajaccio et de Bastia pour la Corse et les bases de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane pour l'outre-mer. Toutes ces bases ont une activité significative en matière de **sauvetage côtier**, voire **occasionnellement hauturier**. Hormis les opérations de secours, qui incluent les missions de recherche, d'assistance spécialisée (interventions sur phares et balises par exemple), de reconnaissance/prévention/surveillance sur le littoral, en mer et sur les îles, les hélicoptères de la sécurité civile peuvent également être sollicités en tant que moyens concourants dans le cadre d'**opérations spécifiques** (POLMAR, police maritime, etc.). L'activité 2017, pour les onze bases d'hélicoptères du littoral, les deux bases de la Corse et les trois bases outremer, représente 1 842 heures de vol, dont 536 de nuit, ayant permis de secourir 1 912 personnes, à l'occasion de 2 204 missions. En comptant uniquement les opérations sur mer (excluant les missions sur les îles, dans les ports et estuaires, les interventions sur phares en falaise, plage et les vols « marée »), l'activité représente 472 heures de vol, pour 268 personnes secourues en 469 missions. Le coût complet de l'heure de vol EC145 étant de 3 881 €, le montant global des missions de secours réalisées s'élève à 7,15 M€, soit 3 243 € en moyenne par mission de secours dont, 1,9 M€ pour les seules opérations sur mer.

D'autre part, le programme 161 a participé à l'action de **lutte contre les algues Sargasse** par la mise en place de matériel spécifique de détection et l'engagement de personnels des formations militaires de la sécurité civile (FORMISC) au sein de l'État-Major Interministériel de Zone Antilles (EMIZA) pendant plus de trois mois. Cette action se concrétise aussi par la mise en place d'un stock de matériels de la réserve nationale sur la zone Antilles facilitant la mise à disposition rapide de matériels spécialisés.

Le programme 113 « Paysages, eau et biodiversité » du ministère de la transition écologique et solidaire mène une action de **lutte contre les pollutions marines** via le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) et le plan POLMAR (Pollutions marines). L'efficacité de la mise en œuvre de ce plan POLMAR se traduit chaque année par la formation et l'entraînement de personnels, les moyens nationaux en liaison avec le CEDRE permettant d'engager sur court préavis près de 160 militaires des FORMISC formés sur des matériels de barrage et de nettoyage, voire d'encadrer des renforts non formés. En 2018, 3 exercices ont eu lieu impliquant 30 personnes et 11 personnels ont été formés au CEDRE.

INTERVENTIONS TERRITORIALES DE L'ÉTAT (162)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
02 – Eau - Agriculture en Bretagne	4 120 000	4 120 000	3 290 000	3 290 000	1 790 000	1 790 000
06 – Plan gouvernemental sur le Marais Poitevin - Poitou Charentes	1 600 000	1 590 000	1 590 000	1 590 000	1 590 000	1 590 000
08 – Plan chlórdécone en Martinique et en Guadeloupe	3 750 000	3 750 000	1 990 000	1 990 000	1 990 000	1 990 000
09 – Plan littoral 21			500 000	500 000	2 490 000	2 490 000
Total	9 470 000	9 460 000	7 370 000	7 370 000	7 860 000	7 860 000

Le Programme 162 des interventions territoriales de l'État (PITE) est un programme du Premier ministre, délégué au ministère de l'intérieur. Il regroupe des actions régionales ou interrégionales, de nature interministérielle et territorialisée, caractérisées par la nécessité d'une rapidité d'action de l'État ou d'accélération d'un plan complexe.

L'action 2 « Eau - agriculture en Bretagne » permettra à l'État de poursuivre les actions générales d'amélioration de la qualité de l'eau en incitant les agriculteurs et les autres acteurs économiques à supprimer les atteintes à l'environnement et à respecter les normes nationales et européennes. Cette action comporte un « Plan de lutte contre les algues vertes » dans les huit baies identifiées par le schéma départemental d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne. Dans le cadre de la mise en œuvre du « Plan de lutte contre les algues vertes » en Bretagne, chaque « baie algues vertes » identifiée par le SDAGE fait l'objet d'un appel à projets de territoire, lancé par l'État, qui lui fixe un objectif de réduction de la teneur en nitrates. L'atteinte de cet objectif passe par une évolution de l'agriculture vers des systèmes de production à très basses fuites d'azote.

Les actions financées par le PITE visent donc à accompagner la phase de mise en œuvre opérationnelle du volet préventif du plan pour l'ensemble des huit baies et à accompagner les communes pour le ramassage et le transport des algues vertes échouées. Elles seront financées par un transfert, en début de gestion, en provenance du ministère de l'agriculture. Ce plan est également financé par l'Agence de l'eau Loire Bretagne, l'ADEME et les collectivités territoriales, auxquels s'ajoute le financement des dispositifs de méthanisation des algues collectées. Ces crédits consacrés à la lutte contre la prolifération des algues vertes en application du « plan algues vertes » relèvent de dépenses d'intervention pour soutenir les huit chartes de territoires, signées entre 2011 et 2013, par les financeurs du plan, les collectivités locales et le président de la chambre départementale d'agriculture concernée. Elles encouragent par la voie contractuelle et volontaire une évolution des systèmes de production vers des systèmes adaptés aux enjeux locaux de réduction des flux de nitrates..

L'action 6 « Plan d'action gouvernemental pour le Marais poitevin ». Le Marais poitevin constitue un ensemble d'une grande richesse écologique par la diversité des milieux naturels qui le composent, mais surtout en raison de sa spécificité de « zone humide ». Le plan d'action décidé par le Gouvernement en juin 2002 a permis de préserver les habitats de ce territoire, en particulier les prairies naturelles, et de restaurer ses fonctions de zone humide d'intérêt international en raison de son emplacement sur la route des migrations de l'avifaune, à mi-chemin entre l'Arctique et l'Afrique tropicale. L'objectif de ce plan était de mettre en œuvre les engagements de la France auprès de la Commission Européenne dans le cadre du contentieux relatif à la directive « Oiseaux » et aux zones de protection spéciale, ainsi qu'au titre de la directive cadre sur l'eau; sa mise en œuvre était articulée autour des 4 axes suivants :

Axe 1 « amélioration de la gestion de la ressource en eau » ;

Axe 2 « favoriser une agriculture conforme aux enjeux environnementaux du marais » ;

Axe 3 « Préserver les milieux naturels et valoriser de façon durable le territoire et le patrimoine du Marais- Natura 2000 (animation, DOCOB), biodiversité » ;

Axe 4 « développement touristique et économique ».

Ce plan arrive à terme. Cette dernière année permettra de solder les opérations de préservation de la ressource en eau et de la biodiversité, de protection des milieux naturels au titre des sites « Natura 2000 » et de préservation des prairies par le biais de contractualisations avec les exploitants agricoles engagées dans le cadre du programme. La programmation 2019 s'inscrit dans la démarche de clôture de cette action et de la poursuite des actions de l'État par d'autres moyens financiers.

L'action 8 « Plan chlordécone en Martinique et en Guadeloupe ».

Le chlordécone est un pesticide qui a été utilisé en Martinique et en Guadeloupe pour lutter contre le charançon du bananier. Cette substance très stable persiste dans les sols et les eaux et peut contaminer certaines denrées végétales ou animales, terrestres ou marines, ainsi que les eaux de certains captages. Les risques liés à cette contamination constituent un enjeu sanitaire, environnemental, agricole, économique et social inscrit comme l'une des priorités du plan national santé environnement (PNSE), adopté par le gouvernement en juin 2004. Afin de renforcer les actions et mesures concernant cette contamination, le gouvernement a adopté trois plans successifs (2008-2010, 2011-2013 et 2014-2020). Alors que les deux premiers plans d'action ont permis d'améliorer les connaissances sur l'impact sanitaire du chlordécone, le troisième, pleinement mis en œuvre depuis 2015, vise non seulement à poursuivre les actions engagées pour protéger la population (recherche et surveillance des denrées) et à accompagner les professionnels fortement concernés, mais également à créer les conditions d'un développement durable de la qualité de vie sur le plan économique, sanitaire, social et culturel.

Bien que l'ensemble des actions du plan chlordécone concourent à réduire l'exposition des populations, les leviers mobilisés concernent plus directement les mesures de soutien, de structuration et d'encadrement des filières de production locale pour parer à la contamination des denrées produites et mises sur le marché.

L'action 9 « Plan Littoral 21 » traduit la mobilisation de l'Etat en faveur du développement du territoire littoral de l'Occitanie dans le cadre du "Plan Littoral 21 pour la Méditerranée". Le littoral d'Occitanie, aménagé par l'État dans les années 1960 dans le cadre de la mission Racine, est une destination touristique de premier ordre. Le vieillissement des stations touristiques, l'inadaptation des infrastructures aux nouveaux usages, le réchauffement climatique et l'urbanisation qui menacent l'intégrité des espaces naturels, sont autant de facteurs susceptibles d'affaiblir, à terme, la compétitivité de ce territoire, dans un environnement touristique fortement concurrentiel et volatil. Le "plan littoral 21 pour la Méditerranée" s'inscrit dans le cadre de la stratégie nationale pour la mer et le littoral. Structuré autour de trois piliers, une stratégie, une gouvernance, et un dispositif de financement, il propose une vision à horizon 2050 et une approche globale autour de l'environnement, de l'innovation et de la cohésion sur la base de l'accord cadre signé le 10 mars 2017 par l'État, la Région Occitanie et la Caisse des dépôts. Le plan est articulé autour des 3 axes suivants :

- Axe 1 : Faire du littoral de la région Occitanie une vitrine française de la résilience écologique.
- Axe 2 : L'innovation et l'esprit d'entreprise : une ambition économique qui irrigue tout le territoire;
- Axe 3 : Pour un littoral symbole d'attractivité, d'accueil et de cohésion

RECHERCHES SCIENTIFIQUES ET TECHNOLOGIQUES PLURIDISCIPLINAIRES (172)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
12 – Diffusion, valorisation et transfert des connaissances et des technologies	4 495 000	4 495 000	4 516 000	4 516 000	4 516 000	4 516 000
13 – Grandes infrastructures de recherche	63 584 000	63 584 000	63 052 000	63 052 000	63 752 000	63 752 000
14 – Moyens généraux et d'appui à la recherche	29 329 000	29 329 000	32 597 000	32 597 000	32 642 000	32 642 000
17 – Recherches scientifiques et technologiques dans le domaine de l'énergie	2 033 000	2 033 000	2 042 000	2 042 000	2 042 000	2 042 000

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
18 – Recherches scientifiques et technologiques dans le domaine de l'environnement	195 489 000	195 489 000	196 522 000	196 522 000	196 522 000	196 522 000
19 – Recherches scientifiques et technologiques en sciences humaines et sciences sociales	5 565 000	5 565 000	5 590 000	5 590 000	5 590 000	5 590 000
Total	300 495 000	300 495 000	304 319 000	304 319 000	305 064 000	305 064 000

Le programme 172 constitue un instrument majeur pour le pilotage du système français de recherche et d'innovation et pour la mise en œuvre des politiques nationales afférentes sous l'égide du ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation, chef de file de la politique de recherche mise en œuvre par l'intermédiaire de l'ensemble des programmes de la mission interministérielle. Ce programme met en œuvre la stratégie nationale de recherche France-Europe 2020 qui a été structurée pour faire face à dix grands défis de société, en cohérence avec la stratégie de l'Union européenne en matière de recherche et d'innovation et le programme-cadre de recherche et d'innovation Horizon 2020 (2014-2020) :

1. « Gestion sobre des ressources et adaptation au changement climatique » ;
2. « Une énergie, propre, sûre et efficace » ;
3. « Stimuler le renouveau industriel » ;
4. « Santé et bien-être » ;
5. « Sécurité alimentaire et défi démographique » ;
6. « Mobilité et systèmes urbains durables » ;
7. « Société de l'information et de la communication » ;
8. « Sociétés innovantes, intégrantes et adaptatives » ;
9. « Une ambition spatiale pour l'Europe » ;
10. « Liberté et sécurité de l'Europe, de ses citoyens et de ses résidents ».

Ces défis ont, pour la plupart, un volet maritime et littoral, mais sans que celui-ci soit identifié et évalué. Par contre, les subventions pour charges de service public versées aux principaux opérateurs (voir ci-après) du programme 172 contribuant à la politique maritime sont évaluées et se répartissent sur les actions suivantes du programme 172 :

- Action 12 – diffusion, valorisation et transfert des connaissances et des technologies : les priorités nationales liées à l'information scientifique et technique sont portées par la « Bibliothèque scientifique numérique » (BSN) mise en place en 2011 pour relever les enjeux de l'internationalisation de la recherche, accélérée notamment par les dispositifs numériques de diffusion des publications scientifiques, et pour répondre au besoin de mesure des résultats de la science. La BSN, constitue un outil de pilotage partagé des problématiques de l'IST en France et une instance de coordination de l'ensemble des opérateurs de l'ESR en matière d'IST qui fédère des acteurs de culture différente : universités, écoles et organismes de recherche, dont ceux plus particulièrement dédiés aux questions marines et littorales.

- Action 13 – Grandes infrastructures de recherche : la recherche marine repose largement sur de telles infrastructures de recherche, en particulier pour les observations et expérimentations en milieu marin et littoral : flotte océanographique française, réseau mondial de flotteurs Argo, observatoires multidisciplinaires des fonds marins et de la colonne d'eau (EMSO), infrastructure de recherche littorale et côtière (I-LICO) créée en décembre 2015, réseau d'observatoires de la biodiversité (Ecoscope), observations par satellites, relations avec le réseau mondial d'observation de l'océan (GOOS et sa composante biodiversité marine OBIS). Depuis janvier 2018, l'ensemble des moyens consacrés à la flotte océanographique sont confiés à l'Ifremer qui les met à disposition des communautés scientifiques, à travers un pilotage partagé avec les autres opérateurs, le CNRS et l'IRD.;

- **Action 14 – Moyens généraux et d'appui à la recherche** : cette action concerne les moyens confiés aux opérateurs de recherche pour gérer et optimiser les processus de production des connaissances et des technologies, qui viennent en appui à l'activité de recherche pour assurer son efficacité et sa performance, sans se confondre avec elle. Cette action représente les coûts indirects qui ne sont pas a priori imputables à un domaine de recherche particulier.

- **Action 17 – Recherches scientifiques et technologiques dans le domaine de l'énergie** : Cette action a pour objectifs le développement tout autant des connaissances sur les lois fondamentales dans les sciences de la matière et sur les procédés que de leurs applications dans les domaines des énergies alternatives, dont les énergies marines renouvelables, des technologies bas carbone, de l'ingénierie des nouveaux matériaux, des systèmes et des interfaces notamment avec les biotechnologies et la chimie. Elle prépare les ruptures technologiques de demain. L'opérateur principal de cette action est le CNRS. Des écoles d'ingénieurs, des universités et d'autres organismes de recherche y contribuent également dans leurs domaines d'expertise, comme l'Ifremer pour les énergies marines. L'Alliance pour la recherche sur l'énergie, ANCRE, favorise la convergence programmatique des grands opérateurs dans le domaine.

- **Action 18 – Recherches scientifiques et technologiques dans le domaine de l'environnement** : dans le cadre de cette action, les différentes disciplines coopèrent pour comprendre le fonctionnement des écosystèmes à partir des problématiques transversales du développement durable liées à l'évolution climatique, aux risques naturels, aux dynamiques des biosphères, à la biodiversité, à l'hydrologie et aux pollutions et pressions anthropiques croissantes. Il s'agit globalement de comprendre et de modéliser pour prévoir le fonctionnement du « système Terre », dans ses différentes enveloppes solides, liquides et gazeuses, les interactions entre elles, avec le vivant, et en particulier avec les socio-écosystèmes. Les recherches contribuent à approfondir les connaissances permettant d'apporter un appui aux politiques publiques relatives à la gestion des milieux et de leurs ressources, et à la sécurité des individus, des populations, des animaux, des végétaux, qui s'inscrivent dans les objectifs mondiaux du développement durable. Il s'agit de prendre en compte le changement climatique et ses effets, de comprendre l'origine des risques naturels et des phénomènes extrêmes (inondation, sécheresse, risques géologiques, etc.), d'évaluer la vulnérabilité et la résilience des écosystèmes afin de contribuer à l'élaboration des stratégies de prévention et d'atténuation, et des outils de gestion de crise. Les principaux opérateurs du programme sont le CNRS, dont plusieurs instituts sont directement impliqués sur les aspects amont de ces thématiques (INSU et INEE), le CEA par ses recherches fondamentales relatives au climat, ainsi que l'INRA, l'IRSTEA, l'IFREMER, le BRGM et deux dédiés à la coopération avec le Sud, le CIRAD et l'IRD, pour leurs travaux sur les écosystèmes et la biodiversité, l'eau, le sol et le sous-sol, la production biologique et l'alimentation. La mise en œuvre opérationnelle des activités de recherche en Antarctique et Arctique est assurée par le GIP Institut polaire français Paul-Emile Victor (IPEV). L'alliance pour l'environnement ALLENI (alimentation, eau, climat, territoires) favorise la convergence programmatique des grands opérateurs dans le domaine, ainsi que leur articulation avec les établissements d'enseignement supérieur. Un des groupes thématiques est consacré à la recherche marine, maritime et littorale. Membres fondateurs d'ALLENI, l'Ifremer, le CNRS et l'IRD développent un partenariat académique fort avec les universités et les autres opérateurs de recherche, par la participation à des UMR, à plusieurs Labex dont le Labex Mer « L'océan dans le changement » coordonné par l'Université de Bretagne occidentale. L'action repose largement sur de grandes infrastructures de recherche nationales, européennes (notamment celles inscrites dans feuille de route de l'ESFRI) et internationales pour toutes les observations et expérimentations des enveloppes terrestres : terre interne, atmosphère, océans, eaux, surfaces continentales, écosystèmes et biodiversité, et sur des programmes de recherche internationaux (World Climate Research Programme - WCRP, et le programme mondial « Future Earth » dont une partie du secrétariat exécutif est porté par la France).

- **Action 19 – Recherches scientifiques et technologiques en sciences humaines et sciences sociales (SHS)**. Cette action mobilise les sciences humaines et sociales (SHS) qui sont indispensables pour comprendre les enjeux et les évolutions des sociétés ainsi que les relations qu'elles entretiennent avec leur environnement physique et social. L'alliance ATHENA a pour mission de structurer le domaine SHS, à travers une coordination et une répartition des rôles entre les établissements d'enseignement supérieur (universités et écoles) et les organismes de recherche (CNRS, etc.).

Les opérateurs du programme 172 :

Centre national de la recherche scientifique (CNRS)

Fondé en 1939, le Centre national de la recherche scientifique est un établissement public scientifique et technologique placé sous la tutelle du ministre chargé de la recherche et régi par le décret n° 82-993 du 24 novembre 1982, modifié par le décret n°2015-1151 du 16 septembre 2015 qui ajoute aux missions de l'établissement :

- le développement de l'accès aux travaux et données de la recherche ;
- la réalisation d'évaluations et d'expertises scientifiques ;
- la réalisation d'achats pour le compte de tiers, qui confère au CNRS un rôle de centrale d'achat lui permettant, dans le respect des règles de la commande publique, de mettre à disposition d'autres organismes de recherche ou établissements d'enseignement supérieur, des solutions, notamment logicielles, qu'il a acquises.

A vocation multidisciplinaire, l'activité du CNRS recouvre la quasi-totalité des domaines scientifiques et toutes les actions « Recherche » du programme 172. L'établissement est implanté sur l'ensemble du territoire national. Les recherches en sciences de l'environnement relatives à la mer sont menées principalement à travers ses deux instituts : l'Institut Ecologie Environnement (INEE) et l'Institut National des Sciences de l'Univers (INSU).

Le CNRS participe à l'Eranet « Biotechnologies marines » et, avec Sorbonne Université (Université Pierre et Marie Curie), à l'infrastructure de recherche européenne réunissant les stations de biologie marine (European Marine Biology Resource Center).

Le CNRS prend une part active dans le renforcement de l'espace européen de la recherche et développer des collaborations internationales dans le cadre d'une stratégie clairement définie, mais aussi de grands programmes scientifiques pluridisciplinaires internationaux (ex. Programme Mistrals sur la Méditerranée).

IFREMER

Institué par le décret n° 84-428 du 5 juin 1984, l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) est un établissement public à caractère industriel et commercial placé sous la tutelle des ministères chargés de la recherche, de l'environnement, des pêches maritimes et des cultures marines.

Institut national de recherche en sciences marines, l'Ifremer contribue à la connaissance des océans et de leurs ressources, à la surveillance du milieu marin et littoral et au développement durable des activités maritimes dans trois grands domaines :

- ressources biologiques et environnement : halieutique, aquaculture, éco-toxicologie, microbiologie et biotechnologies ;
- ressources physiques et écosystèmes de fond de mer : géosciences, énergies marines, ressources minérales et les écosystèmes profonds, les technologies et les moyens d'essai associés ;
- océanographie et dynamique des écosystèmes : observation et surveillance du milieu marin, de la côte au large, dynamique multi-échelle des écosystèmes côtiers et de l'océan.

Au plan européen, l'Ifremer participe à la construction des orientations de recherche en sciences marines, en étant moteur dans des réseaux stratégiques européens et dans partenariats marins, notamment l'initiative de programmation conjointe « Des mers et des océans sains et productifs » et l'Eranet MARTERA. En appui au développement durable des activités maritimes, l'institut apporte son expertise pour la mise en œuvre de directives cadres européennes sur l'eau (DCE) et le milieu marin (DCSMM), et s'implique dans des projets innovants, notamment ceux issus du programme d'investissements d'avenir, à fort potentiel de valorisation (ITE France Énergie Marine, exploration des ressources minérales profondes).

Enfin, l'Ifremer est chargé, depuis 2018, de coordonner l'ensemble de la flotte océanographique française, y compris les navires du CNRS et de l'IRD, ainsi que le Marion Dufresne géré jusqu'en 2017 par l'IPEV. Il a mis en place une gouvernance associant le CNRS et l'IRD pour coordonner la programmation des navires océanographiques (5 navires hauturiers et 6 navires côtiers, ainsi que les engins sous-marins et équipements lourds) et coordonner la politique d'investissement. L'Ifremer est le leader dans la préparation d'une alliance des flottes de recherche européennes dans le cadre du projet « Eurofleets ».

Institut de recherche pour le Développement IRD

L'Institut de recherche pour le développement (IRD) est un établissement public scientifique et technologique, créé par le décret n° 84-430 du 5 juin 1984 et placé sous la tutelle des ministères chargés de la recherche, de la coopération et du développement. Il mène des recherches scientifiques qui ont pour objectif de contribuer au développement économique, social et culturel des pays du Sud.

Le dispositif de recherche de l'Institut a été progressivement resserré et se structure désormais autour de 56 unités de recherche. Depuis l'été 2015, l'organisation interne de l'établissement s'articule autour de trois pôles : un pôle science, un pôle développement, enjeux globaux et partenariats et enfin un pôle d'appui à la recherche et au rayonnement scientifique international.

L'IRD a développé un réseau de partenaires dans les pays du Sud, en France et en outre-mer tropical français par la mise en place de projets mixtes associant des équipes de chercheurs de l'Institut, des équipes locales, des institutions de recherche internationales et des établissements d'enseignement supérieur. Il est présent en Afrique, en Asie, dans l'Océan indien, en Amérique latine et dans le Pacifique, à travers un réseau de 31 implantations dans le monde dont 4 en France métropolitaine, 5 centres dans les régions et collectivités d'outre-mer (Guyane, Martinique, Nouvelle-Calédonie, Polynésie et La Réunion) et des représentations dans des pays étrangers.

Le département « Océans, climat et ressources » de l'IRD porte les objectifs scientifiques suivants :

- comprendre le rôle des océans dans la variabilité du climat et le changement climatique global,
- anticiper les impacts de la variabilité du climat et du changement climatique global sur les océans (changements physiques, chimiques et écologiques impactant les pays du Sud,
- comprendre le fonctionnement des écosystèmes marins (hauturiers, côtiers et littoraux) et leur variabilité multi-échelle (temporelle et spatiale),
- concilier exploitation des ressources et conservation de la biodiversité,
- étudier l'impact des pollutions de l'océan, en particulier sur les écosystèmes hauturiers, côtiers et littoraux de la zone intertropicale.

GIP Institut polaire français Paul-Emile Victor (IPEV)

L'IPEV est un groupement d'intérêt public (GIP) créé en janvier 1992 et renouvelé en 2014 pour une période de 12 ans, afin d'assurer la logistique et une meilleure visibilité des programmes de recherche et de technologie polaires menés par la France et un meilleur suivi des moyens qui y sont affectés.

Il est composé de 8 membres : l'Etat (le ministère chargé de la recherche et le ministère chargé des affaires étrangères), le CNRS, l'IFREMER, le CEA, les terres australes et antarctiques françaises (TAAF), Météo-France, le CNES, les expéditions polaires françaises (EPF). Agence de moyens et de compétences au service des laboratoires de recherche nationaux, l'IPEV met en oeuvre les moyens humains, logistiques, techniques et financiers nécessaires au développement de la recherche française dans les régions polaires et subpolaires. Il dispose de 6 bases scientifiques permettant d'offrir de bonnes conditions de travail aux équipes de recherche (1 en Arctique, 3 en Subantarctique et 2 en Antarctique). Il mobilise des moyens maritimes et des moyens aériens pour assurer l'activité océanographique et la desserte des bases, en particulier l'Astrolabe 2, nouveau navire mis en service en 2017 par la Marine nationale et les Terres australes et antarctiques françaises.

POLICE NATIONALE (176)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
02 – Sécurité et paix publiques	5 985 360	5 985 360	6 033 232	6 033 232	6 075 994	6 075 994
04 – Police des étrangers et sûreté des transports internationaux	40 420 696	10 420 696	41 234 520	41 234 520	41 961 471	41 961 471
Total	46 406 056	16 406 056	47 267 752	47 267 752	48 037 465	48 037 465

Acteur majeur de la sécurité, la police nationale (programme 176) a pour missions d'assurer la sécurité des personnes et des biens, la protection du territoire et celle des institutions ainsi que de veiller au respect de la loi, aussi bien dans les zones terrestres que maritimes qui relèvent de sa compétence. Elle contribue ainsi à la politique maritime de la France. Trois directions de la police nationale sont particulièrement concernées par la politique maritime : la direction centrale de la police aux frontières (DCPAF), la direction centrale de la sécurité publique (DCSP) et la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (DCCRS).

- Action 02 : Sécurité et paix publiques

Les ETPT ici valorisés correspondent aux effectifs de la direction centrale de la sécurité publique (DCSP), affectés dans les brigades maritimes dans les zones littorales, ainsi qu'aux effectifs de la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (DCCRS) affectés aux missions de surveillance balnéaire et de sécurisation des sites et événements. La direction de la sécurité publique est en charge de la sûreté de 32 ports répartis sur 25 départements, parmi lesquels figurent 6 ports qualifiés « d'importance vitale » : Marseille, Dunkerque, Calais, Bastia, Nantes – Saint-Nazaire et Le Havre. La sûreté portuaire suppose plusieurs types de missions :

- la sécurisation de certains plans d'eau et approches maritimes ;
- la sécurisation des emprises terrestres ;
- la coordination des enquêtes d'habilitation lorsque la PAF n'est pas présente dans un port ;
- des missions de contrôle des marchandises et des passagers, ainsi que leurs véhicules.

Par ailleurs, la direction de la sécurité publique dispose de plusieurs brigades spécifiquement destinées aux interventions en milieu maritime, notamment dans les départements du Nord, du Var, et des Bouches-du-Rhône. Ces unités agissent essentiellement sur des missions de contrôle de la réglementation maritime, d'assistance, de sauvetage et de sécurisation. Enfin, l'ensemble des 30 directions départementales de sécurité publique situées le long du littoral contribuent directement et indirectement à la politique maritime de la France, en dépit du fait qu'elles ne sont pas dotées de brigades maritimes. En effet, les forces de la sécurité publique luttent activement contre les phénomènes délictuels qui pourraient porter atteinte aux activités économiques exercées le long de la façade maritime.

Les compagnies républicaines de sécurité contribuent depuis 1958 à la surveillance balnéaire, par l'activité de leurs maîtres nageurs sauveteurs. Ces spécialistes assument aujourd'hui un triple rôle d'autorité (maintien du bon ordre sur les plages et sauvegarde de la tranquillité des estivants), d'éducateurs (démonstrations de sauvetage initiation à la natation et au secourisme), et de sauveteur (en portant secours, en tous temps, tous lieux et toutes circonstances aux baigneurs et plaisanciers en difficulté). Outre ces missions, les compagnies républicaines de sécurité assurent des missions de sécurisation et d'assistance lors de commémorations historiques ou d'événements sportifs grâce à leurs moyens nautiques et leurs effectifs de nageurs sauveteurs. Pour l'exercice 2017, 297 maîtres nageurs sauveteurs ont été affectés dans 20 départements et 63 communes, du 06 juillet au 03 septembre.

Sur l'activité de sauvetage, 11 792 navigateurs, véliplanchistes et baigneurs ont été secourus, dont 1 662 personnes en danger de noyade, et 44 923 personnes ont reçu des soins. S'agissant de l'activité judiciaire, 1 938 infractions ont été constatées (soit une hausse de 84 % par rapport à 2016), parmi lesquelles 448 infractions de droit commun et 608 infractions maritimes.

- Action 04 : Police des étrangers et sûreté des transports internationaux

Les ETPT ici valorisés correspondent aux effectifs à la direction centrale de la police aux frontières (DCPAF) affectés aux missions de sûreté des frontières maritimes, notamment portuaires. La police aux frontières est en charge du contrôle des frontières dans les ports placés sous sa compétence en métropole et en outre-mer. En mer, elle participe activement à la lutte contre l'immigration irrégulière dans les eaux territoriales de Mayotte. Le contrôle aux frontières maritimes est effectué par 15 services de la police aux frontières. Au 1er juin 2018 : 496 agents mènent cette mission au sein de 11 services de police aux frontières portuaires (SPAFP) implantés en métropole, dans les ports de Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Cherbourg, Le Havre, Saint-Malo, Sète, Marseille, Port-la-Nouvelle, Monaco, Bastia et Ajaccio ; 82 agents œuvrent dans les départements d'outre-mer, notamment en Martinique, en Guadeloupe et à Mayotte, en Polynésie française et à Saint-Pierre-et-Miquelon. Confronté à des flux significatifs d'immigration clandestine, le département de Mayotte fait l'objet d'une attention particulière : 14 276 étrangers en situation irrégulière y ont été appréhendés entre juin 2017 et juin 2018. Sur place, la brigade nautique de la police aux frontières est

composée de 22 agents et est équipée de deux bateaux lui permettant de se projeter en mer afin d'intercepter quotidiennement, de jour comme de nuit, les embarcations légères « kwassa-kwassa » utilisées pour l'immigration illégale sur Mayotte depuis l'île d'Anjouan, distante de 70 km. Dans le cadre du plan lutte contre l'immigration clandestine par voie maritime (plan LIC-MER), le renouvellement de ces embarcations est en cours. Une première embarcation a été commandée fin 2017 et sera livrée fin septembre 2018. La deuxième devrait être commandée et livrée en 2019.

PRÉPARATION ET EMPLOI DES FORCES (178)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
03 – Préparation des forces navales	43 486 358	39 442 193	35 635 624	33 919 838	40 500 000	40 500 000
Total	43 486 358	39 442 193	35 635 624	33 919 838	40 500 000	40 500 000

Les données comprennent la part de la **gendarmerie maritime**. En dehors de la préparation et de l'emploi des forces dans un cadre strictement militaire, la marine nationale couvre une grande partie des activités de l'action de l'Etat en mer. Elle concourt aux 10 domaines d'intervention de l'action de l'Etat en mer, y compris outre-mer. Elle contribue ainsi tout à la fois à la défense et à la protection des intérêts de la France en mer et à partir de la mer.

La marine nationale met en œuvre un dispositif de surveillance et d'intervention qui s'appuie sur une chaîne spécifique de préparation et de conduite des opérations d'action de l'Etat en mer, dans un cadre interministériel, mise à la disposition du Premier ministre, des préfets maritimes ou des délégués du gouvernement outre-mer. Le programme 178 « Préparation et emploi des forces » contribue à la sécurité maritime, par l'affrètement à temps de 4 remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS). Il finance par ailleurs le matériel de lutte du centre d'expertises pratiques de lutte contre les pollutions de la marine nationale et du stock initial POLMAR MER,

Lutte contre les pollutions

Le programme 178 « Préparation et emploi des forces » contribue à la lutte contre les pollutions en mer, mission confiée au ministère des armées (marine nationale) : il finance l'affrètement à temps de 4 bâtiments de soutien, d'assistance et de dépollution (BSAD) mis à disposition de l'autorité maritime, du matériel de lutte du centre d'expertises pratiques de lutte contre les pollutions de la marine nationale et du stock initial POLMAR MER (Pollution maritime).

Renforcer le contrôle des activités maritimes et en particulier de la pêche

La marine nationale (P178 « préparation et emploi des forces ») est le principal contributeur de la lutte contre la pêche illicite et du contrôle des pêches, notamment en outre-mer. Le programme 178 « Préparation et emploi des forces » participe au contrôle et à la police des pêches. Les bâtiments de la marine nationale assurent le volet hauturier de ces missions, en métropole et en outre-mer. La gendarmerie maritime (programme 178) dispose, avec ses unités spécifiques, de moyens adaptés en mer (patrouilleurs, vedettes côtières de surveillance maritime, petites embarcations) comme à terre (véhicules d'intervention), capables d'effectuer des missions de surveillance et de contrôle, réparties du littoral jusqu'à la haute mer. Elle concourt ainsi activement aux missions de contrôle des pêches, en mer et sur le littoral, dans le cadre de son service courant. Avec leur capacité de coercition, marine nationale et gendarmerie maritime constituent le maillon essentiel de la lutte contre la pêche illégale, non déclarée, non contrôlée (INN), en particulier outre-mer.

Renforcer la sécurité maritime

La sécurité et la sûreté maritime sont également un enjeu majeur pour la gendarmerie maritime (programme 178 « Préparation et emploi des forces »), dont les pelotons de sûreté maritime et portuaire (PSMP), agissant dans les ports civils d'intérêt majeur, contribuent dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, à la sûreté des navires et des

installations portuaires au travers des patrouilles de surveillance à l'ouverture des grands ports maritimes français (eaux intérieures, zones d'attente et eaux territoriales), des contrôles de sûreté à bord des navires et des escortes de navires de commerce et de croisières. Dans le cadre de la prévention du terrorisme, la gendarmerie maritime participe également, depuis l'été 2016 en métropole, à la mission de protection des navires à passagers battant pavillon français.

En dehors de la préparation et de l'emploi des forces dans un cadre strictement militaire, la marine nationale (programme 178 « Préparation et emploi des forces ») couvre une grande partie des activités de l'action de l'Etat en mer. Elle concourt aux 10 domaines d'intervention de l'action de l'Etat en mer, y compris outre-mer. Elle contribue ainsi tout à la fois à la défense et à la protection des intérêts de la France en mer et à partir de la mer. La marine nationale met en œuvre un dispositif de surveillance et d'intervention qui s'appuie sur une chaîne spécifique de préparation et de conduite des opérations d'action de l'Etat en mer, dans un cadre interministériel, mise à la disposition du Premier ministre, des préfets maritimes ou des délégués du gouvernement outre-mer.

Le programme 178 « préparation et emploi des forces » contribue à la sécurité maritime, par l'affrètement à temps de 4 remorqueurs d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS).

PRÉVENTION DES RISQUES (181)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
10 – Prévention des risques naturels et hydrauliques	1 640 000	770 000	1 300 000	1 300 000	1 500 000	1 500 000
Total	1 640 000	770 000	1 300 000	1 300 000	1 500 000	1 500 000

La prévention des risques naturels vise à assurer la sécurité des personnes et des biens face à des catastrophes naturelles que sont notamment les submersions marines, les séismes, tsunamis et cyclones en milieu marin. Elle consiste à anticiper les événements prévisibles et à en atténuer les effets entre autres. Cette politique permet de réduire les difficultés des secours lors de la catastrophe et le coût des dommages. Elle comprend différents types de mesures, à la fois d'ordre réglementaire et d'accompagnement des collectivités territoriales. La politique de prévention des risques naturels repose sur huit composantes majeures :

- la connaissance des aléas et des enjeux exposés,
- la surveillance des phénomènes et la vigilance,
- l'information préventive,
- la réglementation par les plans de prévention des risques naturels (PPRN),
- les travaux de réduction de la vulnérabilité, les protections et adaptations et leur contrôle, la préparation à la crise et le retour d'expérience.

Elle se structure au travers de plans d'actions gouvernementaux : les Programmes d'Action de Prévention des Inondations (PAPI) et le Plan Séisme Antilles 2 (notamment pour le confortement des bâtiments publics). Elle repose également sur des actions nationales prioritaires. La mise en place de la directive inondation constitue un axe central de la prévention du risque inondation. 122 territoires à risques importants d'inondation (TRI) ont été identifiés. Les plans de gestion des risques d'inondation sur chaque grand bassin ont été finalisés en 2015. Les stratégies locales de gestion des risques d'inondation et les plans d'actions qui découlent de ces stratégies sont en cours de réalisation. L'accent est également mis sur la poursuite de l'élaboration des plans de prévention des risques naturels (PPRN) là où ils sont prioritaires, en particulier sur le littoral (plans de prévention des risques littoraux, PPRL). Ces procédures passent par le renforcement de la concertation avec la population et l'association des collectivités territoriales pour la mise en œuvre de stratégies locales de prévention.

La mise en œuvre effective de ces actions s'appuie sur des acteurs locaux qui réalisent les projets de prévention dont ils bénéficient sur leurs territoires afin de réduire les conséquences dommageables des phénomènes naturels. Les actions contribuent aussi à développer la culture du risque pour mieux préparer nos concitoyens à réagir face aux événements dommageables et à leurs conséquences et au retour à la vie normale.

Action 10 : Prévention des Risques Naturels et Hydrauliques (hors opérateurs)

S'agissant de la prévention des risques d'origine marine, les actions suivantes sont prévues en 2019 :

- achats et maintenance d'équipements pour la surveillance des niveaux marins en vue d'améliorer la connaissance sur les risques littoraux, notamment dans le cadre des plans d'actions de la Stratégie Nationale de Gestion des Risques d'Inondations (SNGRI). Ces équipements (houlographes ou autres dispositifs) complètent le dispositif existant et renforcent le système de surveillance utile en cas de crise et pour une connaissance plus fine des phénomènes.
- études sur les submersions marines (SHOM) pour le développement de la connaissance. Les crédits prévus financent plusieurs conventions en cours. Ces études visent à développer des modèles de prévision sur les tempêtes et submersions marines en bordure du littoral.

Dépenses des opérateurs sur le programme 181

Météo France

Les années précédentes, la subvention versée à l'opérateur Météo France par le P181 était présentée dans son intégralité. Afin de donner une meilleure lisibilité aux contributions du programme à la politique transversale, seuls les éléments concourant à cette politique sont désormais présentés.

La subvention versée à l'opérateur Météo France par le programme 181 s'inscrit dans le cadre de la prévision des phénomènes d'inondation. La convention cadre pour la période 2017-2019 prévoit la coopération avec l'établissement, dans les domaines des risques côtiers, de l'impact du changement climatique sur les hydro-systèmes et autres sujets d'intérêt commun. Ces actions comprennent une collaboration avec l'établissement sur des projets de R&D comme le projet HOMONIM (Historique, Observation, MOdélisation des Niveaux Marins) qui contribue à l'amélioration de la prévision des submersions marines. Les CP payés en 2017 et prévus en LFI 2018 par le P181 s'élèvent pour ce projet à respectivement 40 K€ en CP (les AE avaient été engagées en 2016). Au PLF 2019, 40 K€ sont programmés en AE et CP.

Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM)

Les crédits versés par le P181 à l'opérateur BRGM contribuent notamment au financement d'études dans le but d'améliorer la connaissance sur les effets de l'élévation du niveau de la mer sur le recul du trait de côte en lien avec le changement climatique, pour un montant annuel de 65 K€ en AE et CP.

Office national des forêts (ONF)

Les crédits versés par le P181 à l'opérateur ONF contribuent notamment à la prévention du risque de submersion marine par la gestion des dunes littorales du domaine privé de l'État, pour un montant annuel de 40 K€ en AE et CP.

RECHERCHE CULTURELLE ET CULTURE SCIENTIFIQUE (186)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 – Recherche culturelle	2 709 828	2 610 387	1 103 699	1 024 297	1 239 011	1 024 297
Total	2 709 828	2 610 387	1 103 699	1 024 297	1 239 011	1 024 297

Implanté sur l'ancien stade de l'Estaque à Marseille, le département des **recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines** (DRASSM) est le service à compétence nationale, rattaché au programme 186 « Recherche culturelle et culture scientifique » du ministère de la Culture chargé de la recherche culturelle liée au milieu maritime. Il a pour vocation de gérer le patrimoine archéologique subaquatique et sous-marin. Il est compétent pour toutes les recherches archéologiques nécessitant le recours à la plongée. Ses missions consistent à mener des expertises et constituer un inventaire des biens culturels maritimes, à gérer l'archéologie préventive dans le domaine public maritime (soit plus de 10 000 km de côtes) et à diffuser ses connaissances par le biais d'expositions et de publications. Il est également chargé de la réglementation sur les recherches et découvertes archéologiques sous-marines et de la mise en œuvre de la loi sur les biens culturels maritimes.

Un fonds de concours spécifique a été créé en 2013 pour permettre au DRASSM de percevoir les recettes issues des éventuelles locations temporaires de son navire l'André Malraux. C'est ainsi que le DRASSM a reçu en 2017 des crédits complémentaires issus du fonds de concours et destinés au financement du bateau de recherches, l' « André Malraux ». (Il convient de noter que les montants ci-dessus correspondent aux crédits de fonctionnement, hors personnel).

RECHERCHE DANS LES DOMAINES DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES (190)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
16 – Recherche dans le domaine de l'énergie nucléaire (<i>nouveau</i>)	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	500 000	500 000
Total	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	500 000	500 000

Depuis 2016, le programme 190 réunit les moyens de financement par l'État du **centre national d'alerte aux tsunamis** (CENALT) exploité par le CEA.

Ces moyens, portés jusqu'en 2015 par les programmes 181 « Prévention des risques » et 161 « sécurité civile », sont intégrés dans la subvention pour charges de service public versée au CEA par le programme 190 et intégrés dans l'action 10. Conformément à un accord passé entre la DGPR, le ministère chargé de l'intérieur et le CEA, les crédits du programme initialement prévus pour compléter le dispositif de vigilance des tsunamis sont intégrés, depuis 2016, dans la subvention pour charge de service public versée au CEA et rattachée au programme 190. Le Commissariat à l'Énergie Atomique et aux énergies alternatives (CEA), opérateur du programme 190 « Recherches dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durable » (ministère de la transition écologique et solidaire) a participé à la création du Centre National d'ALerte aux Tsunamis (CENALT) et en assure l'exploitation depuis 2009. Le CENALT est chargé de recueillir et d'analyser les données sismiques et marégraphiques acquises par le Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) et le centre national de recherche scientifique (CNRS). Il fonctionne en permanence et permet de diffuser une alerte aux autorités de sécurité civile dans les 15 minutes qui suivent un événement sismique pouvant conduire à un tsunami sur les côtes françaises métropolitaines. Depuis septembre 2016, le CENALT est accrédité auprès de l'UNESCO en tant que « tsunami service provider » pour les pays riverains du bassin méditerranéen et de l'Atlantique Nord-Est. Le CENALT est opérationnel depuis le 1er juillet 2012 en Méditerranée et depuis juillet 2013 en Atlantique Nord-Est. En ce qui concerne plus particulièrement l'Atlantique nord-est et la Méditerranée, et faisant suite aux recommandations du rapport (2007) du sénateur Courteau, la France s'est portée candidate pour opérer un centre national d'alerte aux tsunamis à vocation régionale pour la Méditerranée occidentale, dans le cadre du groupe intergouvernemental de coordination (GIC) mis en place par la COI. Il s'agit d'un projet interministériel porté conjointement par les ministères de l'environnement et de l'intérieur. Le document de référence définissant les missions du CENALT a été signé le 22 décembre 2016. Par ailleurs, le ministère de l'Intérieur développe les systèmes d'alerte descendante permettant de prévenir les populations littorales en cas de survenue d'un tsunami.

RÉGIMES DE RETRAITE ET DE SÉCURITÉ SOCIALE DES MARINS (197)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 – Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins	828 077 126	828 077 126	824 315 764	824 315 764	815 697 600	815 697 600
Total	828 077 126	828 077 126	824 315 764	824 315 764	815 697 600	815 697 600

Le programme 197 « Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins » apporte une subvention pour charges de service public de l'**Établissement national des invalides de la marine** (ENIM) qui, en tant que gestionnaire d'un régime spécial de sécurité sociale et de retraite, se doit d'assurer le meilleur service possible pour l'utilisateur (le marin ou ses ayants droit) tout en cherchant à optimiser le coût de ce service pour le contribuable. Le programme assure également la contribution de la solidarité nationale pour les pensions des marins. Le statut de l'ENIM est organisé par le décret n° 2010-1009 du 30 août 2010, son organisation est celle d'un établissement public administratif placé sous la triple tutelle des ministres chargés de la mer, du budget et de la sécurité sociale. Son siège est localisé à Périgny depuis 2012. Le régime de sécurité sociale des marins est un régime spécial au sens de l'article L. 711.1 du code de la sécurité sociale, pour lequel le programme 197 verse une subvention de charges de service public de gestion au gestionnaire du régime, ainsi qu'une subvention pour le versement des pensions. Le régime social offre une protection contre le risque vieillesse assuré par la Caisse de retraites des marins régie par le code des pensions de retraite des marins. Par ailleurs, l'ENIM assure la couverture des risques maladie, accident, invalidité (liés ou non à la profession), maternité et décès, assurés par la Caisse générale de prévoyance régie par le décret du 17 juin 1938 modifié. L'ENIM développe également une action sanitaire et sociale en direction du monde maritime en servant des prestations aux marins, pensionnés et ayants droit, ainsi qu'en subventionnant des institutions sociales œuvrant dans les domaines de la prévention des risques liés à leur activité et de l'amélioration des conditions de vie des gens de mer. L'ENIM est enfin en charge du recouvrement des cotisations des marins et armateurs. Une convention d'objectifs et de gestion (COG) intègre la spécificité de l'ENIM et sa place dans le monde maritime tout en le positionnant comme un régime de sécurité sociale à part entière. Son périmètre englobe tous les risques couverts par l'établissement. La COG a pour objectifs de poursuivre l'amélioration de l'offre et de la qualité de service de l'ENIM, de renforcer la gouvernance et l'efficacité du régime et d'assurer une gestion optimale des ressources. Elle repose sur trois chantiers majeurs :

- la poursuite de la modernisation des systèmes d'information,
- la mise en place de la déclaration sociale nominative
- et le transfert du recouvrement à l'URSSAF de Poitou Charentes.

Le résultat de ces réformes doit être positif pour les assurés, en termes de simplicité et d'efficacité du service offert. Il doit aussi contribuer au redressement des finances publiques au même titre que l'ensemble des autres établissements.

Dépenses des opérateurs :Établissement national des invalides de la marine (ENIM)

L'ENIM dispose, par la durée de cinq ans que couvre la convention, d'un cadre favorable pour la mise en œuvre des réformes attendues et la préparation de celles encore à venir. La branche pension est financée par le programme 197 au titre de la solidarité nationale (régime spécial déséquilibré) et qui représente environ 80% des ressources, et également par d'autres ressources (20%) : cotisations sur le travail, compensations de sécurité sociale (Fonds Solidarité Vieillesse, etc.), compensations d'exonérations de charges.

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS (203)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
11 – Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	73 300 000	73 300 000	70 900 000	70 900 000	99 800 000	99 800 000
14 – Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens	5 700 000	5 700 000	7 000 000	7 000 000	9 000 000	9 000 000
Total	79 000 000	79 000 000	77 900 000	77 900 000	108 800 000	108 800 000

La priorité de la politique nationale des transports est de répondre aux préoccupations premières de nos concitoyens et de nos entreprises en faveur des transports de la vie quotidienne, de la lutte contre la congestion, de l'accès à l'emploi et aux services dans les territoires, de l'optimisation de nos systèmes logistiques et réseaux de transports existants en les adaptant aux nouveaux usages et aux opportunités offertes par le numérique.

Le programme « Infrastructures et services de transports » regroupe l'ensemble des moyens de l'État concourant à cette politique. Celle-ci repose sur une stratégie fondée sur l'optimisation du système de transport existant et l'amélioration de sa performance (énergétique, desserte des territoires). L'amélioration de l'existant et la réalisation des nouvelles infrastructures indispensables visent l'excellence environnementale.

A ce titre, l'activité des **grands ports maritimes** participe à développer la part des modes **alternatifs à la route**. Le suivi de la part de marché des grands ports maritimes permet de mesurer les effets de la politique d'équilibre entre les différents modes de transport. Dans un contexte de forte concurrence entre les principaux ports européens, la capacité des grands ports maritimes de la métropole à consolider et à développer leurs parts de marché est fondamentale pour l'économie nationale, les échanges extérieurs de la France et la création d'emplois. Au-delà de l'activité portuaire proprement dite, le volume des trafics portuaires a un impact direct sur les choix des modes de transport ainsi que sur le positionnement des zones logistiques et de redistribution, et inversement. Ceci est particulièrement le cas pour les marchandises à forte valeur ajoutée, dont le trafic conteneurisé est l'un des segments les plus dynamiques et concurrentiels.

- Action 43 : Ports / Infrastructures portuaires

L'action « Ports » (anciennement part de l'action 11 « Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires ») concourt au financement de l'entretien et des investissements des infrastructures portuaires ainsi qu'au soutien, à la régulation et au contrôle dans le domaine des transports maritimes. La mise en œuvre de la réforme portuaire de 2008 en métropole et en 2012 en outre-mer s'est traduite par une évolution des investissements portuaires. Aux investissements visant à augmenter les capacités d'accueil des Grands ports maritimes (GPM), se sont ajoutés des investissements liés à leur nouveau rôle d'aménageur (projets d'aménagement du foncier, de conservation du patrimoine et d'amélioration des dessertes des ports...). Néanmoins, la modernisation des infrastructures constitue toujours un enjeu essentiel pour l'attractivité des places portuaires françaises. Même si les projets de développement d'infrastructures nouvelles sont moins nombreux compte tenu des équipements déjà en place, il est important pour les ports d'entretenir et de pérenniser leur patrimoine portuaire. Concernant les infrastructures portuaires, des investissements importants ont été engagés comme Port 2000 au GPM du Havre ou FOS 2XL au GPM de Marseille, qui ont permis de développer le trafic de conteneurs.

Par ailleurs, l'engagement des ports français en faveur du développement durable, s'accélère depuis la loi de transition énergétique de juillet 2015 qui a confié aux ports la responsabilité du déploiement d'énergies alternatives comme l'électricité à quai ou la distribution de gaz naturel liquéfié (GNL). Les ports portent également des projets d'économie circulaire comme le GPM de Marseille qui a développé une plateforme d'écologie industrielle et d'économie circulaire, le projet PIICTO. En termes de production d'énergies renouvelables, les GPM de Bordeaux, Rouen et la Rochelle développent la solarisation de leurs bâtis portuaires qui offre des opportunités de production importantes. Les investissements des quatre GPM d'outre-mer en Guadeloupe, Guyane, Martinique et La Réunion, sont également essentiels pour maintenir les liaisons de dessertes directes avec la métropole, condition indispensable à la maîtrise du coût de passage portuaire et des dépenses de consommation des ménages. Ces investissements visent aussi à

favoriser le développement des trafics de transbordement notamment à La Réunion en forte croissance dans ces régions du monde. Les importants travaux de modernisation et de développement de leurs infrastructures engagés par les GPM ultramarins (extension du Port Est à La Réunion, grand projet de port à la Guadeloupe, extension de la pointe des Grives à la Martinique ou modernisation des terre-pleins en Guyane) permettront de répondre aux enjeux liés à la globalisation du trafic mondial et à l'opportunité offerte par l'ouverture du troisième jeu d'écluses du canal de Panama en juin 2016. Enfin, ces travaux visent à adapter les ports aux mutations du transport maritime (recomposition des alliances, augmentation de la taille des navires...). Les crédits de l'action 43 visent également au respect des réglementations nationales et européennes afin de garantir un bon niveau de sécurité et une concurrence loyale. Secteur de libre concurrence, hormis le cabotage national limité aux pavillons communautaires, le transport maritime est marqué par l'importance des conventions internationales et des règles européennes qui concernent tous les aspects : concurrence, sécurité, sûreté, environnement. Le rôle de l'État est de proposer et d'appuyer les évolutions conformes aux intérêts nationaux et à ceux des professionnels français au sein des instances internationales et européennes. Il est aussi important de faire appliquer ces textes à l'occasion du passage dans les ports dont l'organisation est parfois décentralisée, mais dont l'État assure la réglementation générale, notamment celle concernant la sécurité des opérations portuaires. L'État a également en charge la politique de sûreté de l'exploitation portuaire, depuis l'adoption du code ISPS (International Ship and Port Security code) de l'OMI (Organisation maritime internationale), du règlement européen 725/2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires et de la directive 2005/65 relative à l'amélioration de la sûreté des ports qui étend aux ports les règles applicables aux installations portuaires.

Les crédits de la loi de finances concernent donc l'entretien portuaire et le soutien au domaine maritime sur les aspects suivants :

- les subventions aux grands ports maritimes contribuant à l'entretien de leurs accès et de leurs ouvrages d'accès ; ces travaux, pour les ports métropolitains, sont réalisés principalement au travers des moyens du groupement d'intérêt économique (GIE) Dragages-Ports ;
- les moyens nécessaires à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages du dernier port d'intérêt national de Saint-Pierre et Miquelon, qui relève de l'État ;
- la prise en compte de la pénibilité spécifique aux métiers portuaires et de cessation anticipée d'activité, avec le versement solidaire au fonds collecteur Manutention géré par l'assureur retenu pour la gestion des dispositifs de l'annexe 3 de la Convention collective nationale unifiée, actés à l'issue des négociations liées à la réforme portuaire ;
- le fonctionnement technique des capitaineries des ports métropolitains dans lesquels l'État est resté l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, ainsi que des capitaineries des ports de Saint-Pierre, Miquelon et Mayotte ;
- le soutien économique aux transporteurs maritimes ;
- les dépenses d'informatique portuaire, qui correspondent à des mesures de continuité informatique pour l'application de directives européennes (statistiques communautaires, suivi des navires à risques, suivi des déchets des navires et contrôles par l'État du port).
- En 2017, suite aux annonces gouvernementales faites dans le cadre du Comité interministériel de la mer (CIMer) en 2016, 26 M€ supplémentaires ont été affectés au dragage des ports. Cet effort s'est poursuivi en 2018 avec environ 19 M€ supplémentaires par rapport au PLF 2017 et connaît une nouvelle progression en PLF 2019.

Les crédits de la loi de finances budgétaires rappelés au point précédent sont complétés par des fonds de concours versés par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour l'investissement dans les infrastructures portuaires. Ils recouvrent les aspects suivants :

- la part de l'État dans les contrats de plan, de projet ou de développement pour les volets portuaires ;
- le plan de relance portuaire qui prévoyait le versement aux grands ports maritimes de 174 M€ sur cinq ans, complétant ainsi l'enveloppe inscrite pour les ports aux CPER 2007-2013. Ce plan prend toutefois fin en 2018 ce qui explique l'importante baisse de prévisions de FDC en PLF 2019 ;
- la participation de l'État aux opérations portuaires non contractualisées dans des contrats de projet ou de développement et relevant de l'État ou de ses établissements publics.

- Action 45 : Transports combinés

L'action 45 (anciennement part des actions 10 « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires », 13 « Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transport terrestres » et 14 « Soutien, régulation, contrôle dans le domaine des transports fluviaux, maritimes et aériens ») recouvre le développement par l'État de modes de transports alternatifs à la route dans le cadre du transport combiné. Cet objectif de report modal a vocation à répondre aux exigences d'une politique de développement durable de l'économie dans le cadre de la transition énergétique et environnementale de la France. L'action 45 vise à encourager le développement de modes alternatifs ou complémentaires au mode routier via le développement du transport combiné maritime à courte distance (cabotage maritime) et des autoroutes de la mer. Le transport combiné maritime (courte distance) vise à utiliser la voie de mer pour transporter des marchandises en conteneur, acheminées ensuite par camions pour les derniers kilomètres. Les autoroutes de la mer sont des services maritimes pour l'acheminement de poids-lourds et remorques, accompagnées ou non de leur chauffeur. Elles proposent, entre deux ports, un service régulier à horaire fixe, à la fois rapide et fiable, pour un prix attractif par rapport à son équivalent par la route. Ce service de transport est principalement dédié au transport international de fret au sein de l'Union Européenne et avec les pays tiers.

Le système d'aide accordé aux opérateurs par Unité de transport intermodal (UTI) transbordée sur le territoire national de la route vers le mode ferroviaire, fluvial et maritime courte distance est le même quel que soit le mode de transport. 7 M€ de CP sont prévus en 2018 pour le soutien du transport combiné maritime (courte distance) et fluvial. L'augmentation se poursuit en PLF 2019.

Aux crédits de la loi de finances rappelés au point précédent viennent s'ajouter des fonds de concours (fdc) versés par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour le financement des autoroutes de la mer.

En 2018, les prévisions de fdc à percevoir font état de 3,25 M€ de CP pour le renforcement de la ligne Nantes-Vigo et 2,25 M€ en 2019 conformément à la convention AFITF dédiée. Cette ligne a bénéficié d'un soutien communautaire relatif à des aménagements portuaires en France et en Espagne (nouveau quai à Nantes). Les États ont signé en novembre 2015 une convention d'exploitation d'une durée de 7 ans avec la société opératrice (Suardiaz). L'objectif est de développer de nouveaux trafics au-delà des flux préexistants. En s'adossant à ce service, l'opérateur développe également un nouveau service à partir de Vigo reliant le Maroc (Tanger), et un projet avec le Benelux (Zeebrugge).

Dépenses des opérateurs :

Agence de Financement des infrastructures de transport de France (AFITF) – Les dépenses de l'AFITF au profit des actions 43 et 45 du programme 203 interviennent, comme explicité ci-avant, via des versements de fonds de concours sur le programme. Ces crédits financent les infrastructures portuaires ainsi que les autoroutes de la mer.

AFFAIRES MARITIMES (205)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 – Sécurité et sûreté maritimes	25 420 000	25 420 000	31 622 455	31 622 455	29 675 680	29 060 680
02 – Gens de mer et enseignement maritime	25 711 000	25 711 000	27 750 000	27 750 000	27 288 675	27 303 675
03 – Flotte de commerce	72 036 000	72 036 000	81 220 000	81 220 000	81 220 000	81 220 000
04 – Action interministérielle de la mer	7 361 000	7 361 000	10 125 000	10 125 000	17 988 100	12 988 100
05 – Soutien au programme	8 663 000	8 663 000	7 400 000	7 400 000	6 450 000	6 330 000
Total	139 191 000	139 191 000	158 117 455	158 117 455	162 622 455	156 902 455

Le développement de l'**économie maritime** est une priorité phare du programme 205 « affaires maritimes ». L'innovation en est un des grands enjeux. Il s'agit notamment de concevoir, construire et utiliser des navires propres et sûrs, avec comme conséquence un effort important sur la réduction des rejets et déchets. Il s'agit aussi de travailler au navire futur, que ce soit sur le plan de la propulsion ou sur celui de l'autonomie de la conduite. Le programme consacre plus de 40% de ses ressources budgétaires au soutien économique, notamment par des exonérations de charges patronales visant à renforcer l'attractivité du pavillon dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, tout en maintenant l'employabilité et la protection des marins français. Par ailleurs, afin d'accompagner ce développement, conformément à la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, une simplification des procédures administratives qui vise à améliorer la compétitivité des entreprises maritimes ainsi que l'efficacité des services a été engagée. C'est ainsi que l'administration des affaires maritimes se réforme structurellement en misant notamment sur les technologies numériques, avec la généralisation progressive de la dématérialisation des procédures.

La préservation de l'environnement marin est un axe majeur de développement, qui sous-tend toutes les actions des services des affaires maritimes. En matière de lutte contre les **pollutions marines accidentelles** (marées noires), le programme finance la préparation à la lutte (acquisition et entretien du matériel de lutte des centres de stockage POLMAR répartis sur le littoral en métropole et outre-mer, organisation d'exercices dans les départements littoraux, formation des intervenants de terrain). Les systèmes des CROSS visent en outre à permettre une identification des navires pollueurs responsables. Le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes participe à la mise en œuvre de 40 des 45 missions de l'action de l'État en mer (AEM) et dispose pour cela d'unités littorales, de vedettes régionales et de patrouilleurs hauturiers. Dans ce cadre il est particulièrement impliqué dans le contrôle des activités maritimes au titre de l'environnement marin, notamment pour la recherche et la constatation des pollutions marines et la surveillance des espaces protégés en mer, mais aussi dans la police des pêches maritimes. Il réalise ainsi, au bénéfice de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA) du ministère de l'agriculture (MAA) la majorité des contrôles des pêches maritimes effectués dans les eaux françaises et au débarquement. Par son action le DCS participe de manière déterminante à une gestion durable des stocks halieutiques aussi bien qu'au développement durable du secteur de la pêche. L'activité du DCS est appelée à se développer, notamment en outre-mer. Par ailleurs, de nombreux domaines de réglementation et d'inspection des navires visent directement ou indirectement à protéger l'environnement : contrôle des émissions atmosphériques, contrôle du traitement des eaux de ballast, sécurité constructive des navires afin de limiter les accidents qui ont un impact fort sur l'environnement.

Une formation maritime de qualité est au centre des préoccupations dans un secteur où les résultats en matière d'insertion professionnelle sont bons. La consolidation d'un enseignement maritime au niveau secondaire et la recherche de l'amélioration du niveau de qualification se justifient pleinement au regard des priorités fixées par le Gouvernement en matière de formation, d'emploi et de promotion sociale. L'ouverture de classes de BTS maritimes en septembre 2014 participe à cette évolution en diversifiant la palette des formations dispensées, et en constituant un tremplin pour les titulaires de baccalauréats professionnels maritimes vers l'enseignement supérieur, conformément au processus de Bologne. Le programme encourage l'évolution de l'enseignement supérieur par l'intermédiaire de l'**École nationale supérieure maritime (ENSM)** avec, notamment, la mise en œuvre du projet d'établissement, qui a permis à l'école de délivrer un titre d'ingénieur tout en restant l'école de formation des officiers navigants. Le programme accompagne son opérateur dans cette phase transitoire qui doit voir à terme l'école se positionner dans des secteurs maritimes stratégiques et porteurs pour l'avenir (génie maritime, offshore et énergies marines, etc.) et moderniser résolument son enseignement compte-tenu d'une part de la transition numérique en cours dans le domaine maritime comme dans les autres domaines et d'autre part de la nécessaire internationalisation des carrières des marins. Si la Commission des titres d'ingénieur a accordé l'habilitation à délivrer le titre d'ingénieur à l'école, elle reste vigilante sur le développement de la recherche associée aux formations ; l'école est aujourd'hui sollicitée sur plusieurs projets qui couvrent les futurs défis de l'industrie française dans le secteur maritime. L'administration maritime est responsable de la délivrance de brevets attestant, selon des règles internationales, des compétences des marins. Elle assure la médecine d'aptitude des marins qui relève également de règles internationales. La formation maritime accompagne le soutien à l'emploi et l'insertion professionnelle des jeunes et en est un facteur d'attractivité. Elle représente également l'un des leviers de la politique publique maritime en termes de sécurité, par la formation des navigants qualifiés, tant en formation initiale que continue. Le programme apporte ainsi un soutien financier aux structures de formation secondaire maritime (CAP-BAC professionnel) dispensée dans les 12 lycées professionnels maritimes (LPM) ainsi que dans les centres agréés en outre-mer qui préparent essentiellement aux métiers de la pêche et à quelques métiers du transport maritime. Chaque LPM dispose d'une offre de baccalauréat professionnel en 3 ans, pour environ 90 classes. La rentrée de septembre 2014 a vu l'ouverture de 4 classes de 1^{ère} année de BTS (BTS et classes de mise à niveau), suivie de l'ouverture de 4 classes de 2^{ème} année de BTS en septembre 2015.

Le programme porte également une action sociale et médicale en faveur des marins et futurs marins. Des bourses d'enseignement sont versées à certains élèves des LPM, dont la proportion dépasse régulièrement les 50% dans l'enseignement maritime secondaire. Il s'agit également du fonctionnement du service de santé des gens de mer, qui assure la médecine de santé au travail des marins et qui a la responsabilité de délivrer les certificats d'aptitude pour embarquer.

- Action 1 « Sécurité et sûreté maritime » : la sécurité maritime est, dans toutes ses composantes, une priorité forte du programme en tant qu'elle a pour objectif la préservation de la vie humaine et la protection de l'environnement. Pour mener à bien chaque année les missions qui leur sont confiées, en particulier pour faire face à plus de 20 000 demandes d'interventions de secours en mer, les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) feront l'objet d'un programme de modernisation, notamment, par le déploiement d'un nouveau logiciel de recherche en mer. Un contributeur important au sauvetage en mer est la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM), qui bénéficie notamment d'une subvention du programme 205. Avec ses 7 000 bénévoles, c'est un acteur incontournable dont il convient de pérenniser l'action. En parallèle à ces actions historiques, la direction des affaires maritimes participe activement aux travaux visant à améliorer la sûreté dans les transports maritimes. Avec l'essor du digital, les enjeux de cyber-sécurité sont par ailleurs de plus en plus importants, ce qui oriente une partie des actions de la DAM. Dans le domaine de la signalisation maritime, la priorité est le maintien en condition opérationnelle des établissements de signalisation maritime, la modernisation de la flottille de l'armement des phares et balises dans une optique d'efficience en privilégiant la construction de navires plus polyvalents et mieux adaptés. Dans ce domaine de la signalisation maritime, un programme d'investissement est mené pour générer les économies de demain, et le patrimoine des phares est maintenu en état afin de permettre leur transfert à d'autres gestionnaires lorsque cela est pertinent. Le domaine de la signalisation bénéficie aussi de l'apport des nouvelles technologies et développe de nouvelles méthodes de balisage, virtuel notamment. Les centres de sécurité des navires (CSN) effectuent le contrôle de la sécurité des navires français qui repose sur plusieurs processus : une étude préalable du dossier de sécurité de chaque navire lors de sa construction, des essais à la mer et une visite de mise en service, des inspections périodiques (en général annuelles) pour vérifier le maintien en état du navire. S'y ajoute pour les navires de commerce effectuant une navigation internationale, le contrôle des plans de gestion de la sécurité et des plans de sûreté des compagnies et des navires. Depuis le mois de septembre 2012, le périmètre et les processus encadrant le contrôle de la sécurité des navires du pavillon français est certifié au titre de la norme ISO 9001/2008.

Dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritime, la France doit mettre en œuvre les obligations découlant de la signature des conventions internationales de l'Organisation maritime internationale (OMI), relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et la prévention des pollutions marines. À ce titre, elle exerce son autorité selon plusieurs approches :

- en tant qu'État du pavillon, elle doit garantir le respect des normes internationales requises à bord des navires français ;
- en tant qu'État du port, elle doit effectuer les contrôles requis des navires de commerce étrangers faisant escale dans nos ports ;
- en tant qu'État côtier, elle sécurise, avec le réseau des phares et balises, les routes de navigation et les approches portuaires et exerce une sauvegarde et une surveillance de la navigation maritime le long des côtes françaises avec les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)

- Action 3 : flotte de commerce : l'essentiel des financements concerne actuellement le soutien à la flotte de commerce. Le transport maritime est une activité confrontée à une concurrence internationale particulièrement vive. Dans sa volonté de soutenir cette activité, l'État s'est assigné un triple objectif à travers les aides à la flotte de commerce :

- renforcer la compétitivité économique des entreprises de transport maritime face à la concurrence européenne et internationale et, par conséquent, maintenir et développer les activités maritimes dont le centre de décision effectif est situé sur le territoire français ;
- soutenir l'emploi maritime par des dispositifs d'allègement de charges sociales et fiscales ;
- favoriser la qualité du pavillon français et l'amélioration de la sécurité maritime grâce au rajeunissement et à la modernisation de la flotte de commerce.

Les crédits de l'action concernent les entreprises qui emploient des personnels naviguant sur des navires de commerce battant pavillon français affectés à des activités de transport maritime, et soumis à la concurrence internationale. Ils comprennent :

- la compensation à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) de l'exonération des charges sociales maladie, vieillesse et accidents du travail pour les marins en application de la loi du 3 mai 2005 sur le registre international français (RIF) ;
- les compensations à l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) et à Pôle-emploi des exonérations de charges sociales des marins relatives à la famille (CAF) et à l'assurance chômage (UNEDIC), dans certains cas.

Par ailleurs, l'action concerne également le remboursement par l'État à la Compagnie générale maritime et financière (CGMF) des charges spécifiques de retraite, dans le but d'apporter un complément de retraite aux personnels de l'ancienne compagnie générale maritime (CGM) privatisée en 1996. L'action concerne aussi le comité de gestion des risques d'accidents du travail (CGRAT), pour le paiement des rentes d'accident de travail et de trajet des personnels de l'ancienne CGM. Enfin, des dispositions fiscales spécifiques complètent (hors programme 205) ces dispositifs d'allègement du coût du travail, notamment une incitation fiscale générale à l'investissement dans le cadre du groupement d'intérêt (GIE) fiscal, et la possibilité d'opter pour un régime de taxation d'un bénéfice forfaitaire au tonnage en substitution du mode de calcul de droit commun de l'impôt sur les sociétés.

- Action 4 : action civile de l'État en mer (AEM) coordonnée localement par le représentant de l'État en mer et au niveau national par le secrétariat général de la mer, revêt des formes diverses : défense, police, réglementation des pêches, sécurité maritime, recherche et exploitation de la mer et des fonds marins, sauvegarde des personnes et des biens, missions techniques. Les 45 missions assignées à l'AEM sont prises en charge, à des degrés divers, par une dizaine de ministères, et le ministère en charge de la mer participe à plus de 40, et en coordonne une quinzaine. Dans ce cadre, les services relevant de la direction des affaires maritimes mettent en œuvre les politiques relatives :

- au contrôle et à la surveillance des activités maritimes : les affaires maritimes sont habilitées au titre de l'ensemble des polices spéciales en mer (police des pêches, police de la navigation, de la sécurité des navires, des épaves, police de l'environnement), et agissent pour le compte des différents ministères intéressés ;
- au contrôle et à la surveillance des pêches maritimes : depuis ces dernières années, faisant suite notamment à la montée en puissance de l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECF) et compte tenu d'exigences communautaires réglementaires de plus en plus importantes, la mission de coordination des contrôles des pêches s'est renforcée ;
- à la coordination exercée par les DIRM, dans le cadre de la Planification spatiale maritime : les directions interrégionales ont un rôle toujours plus important dans la planification spatiale maritime, au travers de l'action de leurs missions de coordination. Il s'agit d'améliorer la co-action des différentes activités maritimes d'une façade, ceci implique donc plusieurs ministères. Un enjeu fort des mois à venir est la réalisation, avant 2021 et sous la responsabilité des préfets coordonnateurs de façade, de documents stratégiques de façade (métropole) ou de bassin (outre-mer).

- Action 5 : Soutien au programme : améliorer la gouvernance, poursuivre la modernisation de l'action publique, sont des objectifs pour lesquels des travaux de longue haleine ont été engagés afin de simplifier les procédures du transport maritime et de la pêche, trouvent à présent une concrétisation avec notamment la suppression du rôle d'équipage et la création du permis d'armement, les travaux sur l'encadrement de la sécurité constructive des navires, la création de portails qui accélèrent la dématérialisation des procédures, tels que le portail du marin et bientôt le portail des armateurs. Ces évolutions représentent un changement de posture vers une administration qui délivre un service moderne à ses usagers, qui réduit les contrôles systématiques a priori au profit d'un ciblage des actions de contrôle. Ce travail important est mené en concertation avec les représentants de différents secteurs professionnels maritimes.

Cette action 5, qui finance notamment les actions de simplification, représente le soutien aux **services déconcentrés des affaires maritimes** et à l'administration centrale de la direction des affaires maritimes. Il s'agit principalement du soutien logistique aux services, en métropole (directions interrégionales de la mer DIRM), et pour l'outre-mer (directions de la mer DM), pour le fonctionnement courant et immobilier des sièges (direction générale, secrétariat

général, missions et directions techniques), la formation des agents, les frais de missions, le renouvellement des véhicules, les dépenses d'infrastructures techniques (serveurs, réseaux) et la modernisation transversale des applications informatiques. Si les sous-jacents de cette action tendent à l'inscrire dans une recherche permanente d'efficacité, notamment par la déclinaison d'une politique des achats renouvelées impliquant une plus grande mutualisation, la rigidité et la nécessité des dépenses concernées (loyers budgétaires et marchands, fluides et énergies, frais de missions et de changement de résidence, restauration, etc.), de même que les ratios actuels par agents, témoignent d'une démarche d'optimisation engagée. Par ailleurs, les politiques exemplaires sur les fonctions support (performance énergétique et environnementale par exemple), bien que porteuses de diminutions de coûts de fonctionnement à l'usage, appellent également une budgétisation des investissements

Dépenses des opérateurs :

École nationale supérieure maritime (ENSM)

La formation supérieure est assurée au sein de l'ENSM, établissement public créé en 2011 et opérateur du programme, qui prépare aux carrières d'officier de la marine marchande et délivre le titre d'ingénieur. Le taux d'emploi est bon malgré une persistance des difficultés économiques dans le secteur maritime.

La subvention pour charges de service public versée à l'ENSM finance, pour plus de 80%, la masse salariale de l'école. Elle permet d'assurer les obligations pédagogiques, le financement des stages obligatoires des élèves, l'entretien des équipements pédagogiques, le développement de nouvelles formations et le recours à des intervenants extérieurs dans des disciplines non spécifiquement maritimes. Cette subvention accompagne la transformation de l'école impulsée depuis quelques années.

SÉCURITÉ ET QUALITÉ SANITAIRES DE L'ALIMENTATION (206)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
02 – Lutte contre les maladies animales et protection des animaux	2 000 000	2 000 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000
03 – Prévention et gestion des risques sanitaires liés aux denrées alimentaires	3 900 000	3 900 000	5 100 000	5 100 000	4 900 000	4 900 000
Total	5 900 000	5 900 000	7 600 000	7 600 000	7 400 000	7 400 000

La Direction générale de l'alimentation (DGAL) a la responsabilité du programme 206 « Sécurité et qualité sanitaires de l'alimentation » au sein du ministère de l'agriculture et de l'alimentation (MAA). Elle conduit ainsi la politique de la sécurité sanitaire des aliments et de la santé et protection des animaux et végétaux, au service de la santé des consommateurs, notamment par la mise en œuvre de contrôles et d'inspections. Les actions menées permettent de garantir la sécurité et la qualité des produits agroalimentaires français (dont les **produits issus de la pêche et des aquacultures**) mis sur le marché national et européen ou exportés. La DGAL coordonne les interventions exercées par ses services d'inspection en région au sein des Directions régionales de l'alimentation de l'agriculture et de la forêt (DRAAF) et des Directions de l'alimentation de l'agriculture et de la forêt (DAAF), ainsi qu'en département au sein des Directions départementales (de la cohésion sociale) et de la protection des populations (DD(CS)PP). Ces actions sont conduites sur la base d'une évaluation scientifique des risques et font appel à l'appui scientifique et technique d'établissements publics, ainsi qu'à un réseau de laboratoires de référence et d'analyses.

- Action 2 : Lutte contre les maladies animales et protection des animaux : (activité 20.01: Gestion des maladies animales (hors ESST)/ contrôles officiels et gestion des foyers assurés par les services de l'État). On distingue dans cette activité, les mesures qui visent à la prévention, la surveillance et la lutte contre les maladies animales autres que les ESST, dont les maladies des poissons, des mollusques et des crustacés. La filière aquacole s'inscrit dans un contexte réglementaire complexe et très international. Elle est souvent considérée comme une filière d'avenir mais elle

est encore fragile sur sa capacité à faire face aux enjeux sanitaires. C'est dans ce contexte et à la suite d'un rapport du Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux (CGAAER) sur la filière piscicole continentale, qu'un plan d'actions a été adopté en vue d'améliorer significativement la santé des poissons à l'horizon 2020.

- Action 3 : Prévention et gestion des risques sanitaires liés aux denrées alimentaires : (activité 37 : Appui à la gestion des risques sanitaires liés aux aliments). Cette activité porte deux types d'actions :

- des contributions à l'étude des risques sanitaires émergents : il s'agit de conventions de subventions avec divers organismes de référence tels que l'Anses avec pour objectif la réalisation d'études expérimentales ou d'actions de recherche sur des risques sanitaires émergents (exemple : phycotoxines marines, norovirus, etc.).
- la surveillance de la qualité sanitaire des ressources aquacoles : sont financées par ce biais, diverses conventions avec l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), le laboratoire national de référence en microbiologie des produits de la mer et d'eau douce ainsi que différents réseaux d'épidémiologie dans le domaine aquacole.

La Commission européenne a rendu obligatoire depuis 2016, une étude européenne de la prévalence de Norovirus dans les huîtres. La France, principal pays producteur, est donc particulièrement impactée par ce plan dont seules les analyses sont cofinancées par l'Union européenne à hauteur de 50% (fonds de concours pour 2019). Le règlement (CE) n°854/2004 prévoit un classement des zones de production conchylicole et un suivi régulier des zones classées. L'IFREMER était chargé, pour le compte de l'État, de l'organisation et du suivi du dispositif national de surveillance littorale de la qualité sanitaire des ressources conchylicoles. En 2018, les services déconcentrés ont directement pris en charge cette surveillance. L'IFREMER conserve néanmoins son rôle de laboratoire national de référence (LNR) pour la microbiologie des coquillages et poursuit ses actions d'études et d'appui méthodologique dans ce domaine.

SOUTIEN DE LA POLITIQUE DE LA DÉFENSE (212)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
08 – Politique culturelle et éducative	6 808 510	6 808 510	9 244 151	16 596 393	9 244 151	16 597 593
11 – Pilotage, soutien et communication	41 019 862	41 019 862	41 700 268	41 700 268	41 700 268	41 700 268
Total	47 828 372	47 828 372	50 944 419	58 296 661	50 944 419	58 297 861

Le programme 212 attribue des subventions pour charges de service public (SCSP) au musée national de la marine (MNM) sur l'action 8 « Politique culturelle et éducative » ainsi qu'une dotation en fonds propres pour ce dernier. Des subventions pour charges de service public sont également versées au Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) sur l'action 11 « Pilotage, soutien et communication ».

Action n°8 – Politique culturelle et éducative

Le musée national de la marine (MNM) est un établissement public à caractère administratif (EPA) placé sous la tutelle du ministère des armées. Il comprend un échelon central implanté depuis 1943 au Palais de Chaillot (Paris), cinq annexes portuaires situées à Brest, Port-Louis, Rochefort (deux sites) et Toulon, ainsi qu'un centre de conservation et de ressources, partagé avec le musée de l'air et de l'espace, situé à Dugny.

La rénovation du MNM a été initiée en 2016 par l'approbation du projet scientifique et culturel lors du dernier conseil d'administration, et par la signature des deux conventions de mandat de maîtrise d'ouvrage avec l'Opérateur du patrimoine et des projets immobiliers du ministère de la culture – OPPIC (réalisation de travaux et concours architectural du bâtiment à Chaillot).

Le projet de rénovation du musée est entré dans une nouvelle phase en 2017 avec la mise en œuvre des actions suivantes :

- fermeture des espaces au public à Chaillot fin mars ;
- désignation de l'architecte en avril ;
- définition des contenus de référence du parcours d'exposition (choix des thèmes) ;
- conception des espaces associés (galeries et cabinets thématiques) ;
- réalisation des installations complémentaires à Dugny en vue d'accueillir les collections en provenance du Palais de Chaillot.

L'opération de rénovation du musée a été intégralement engagée en 2016 (59,9 M€).

La dotation en fonds propres versée en 2016 (7,5 M€) a été suffisante pour couvrir ces opérations. En conséquence, seul un complément de dotation de 0,6 M€ a été versé au musée en 2017 pour financer des investissements courants réalisés dans les annexes du musée situées dans les ports.

Le musée a perçu en 2018 une dotation en fonds propres de 7,92 M€ pour financer la poursuite du chantier de rénovation, notamment :

- le déménagement des collections entreposées au palais de Chaillot ;
- l'achèvement des études de maîtrise d'œuvre et le démarrage des travaux de gros œuvre à effectuer sur le bâtiment ;
- le lancement du concours de maîtrise d'œuvre pour la nouvelle muséographie.

Des travaux de mise aux normes d'accessibilité des collections seront également réalisés à l'ancienne école de médecine navale de Rochefort.

Le reste de la dotation octroyée au musée est pour l'essentiel constitué d'une subvention pour charges de service public (SCSP). Depuis 2016, elle augmente sensiblement pour prendre en compte les effets du projet de rénovation sur le fonctionnement courant du musée.

En 2017, le musée a bénéficié d'une SCSP d'un montant de 5,96 M€ pour assurer son fonctionnement courant, complétée d'une dotation destinée à compenser la « gratuité enseignants » (0,04 M€), à soutenir la réalisation du chantier des collections (0,10 M€) et la programmation culturelle à Port-Louis (0,10 M€).

En 2018, le musée a perçu une subvention pour charges de service public (SCSP) de 8,7 M€, en nette augmentation pour financer les charges additionnelles liées à la rénovation du musée à Chaillot générées par le déménagement des œuvres et des bureaux des personnels (transfert des mobiliers et matériels informatiques), ainsi que par l'entretien de l'équipe projet et des compétences stratégiques nécessaires au suivi de la rénovation. Cette subvention sera complétée d'une dotation de 0,04 M€ destinée à compenser la « gratuité enseignants ».

Action n°11 – Pilotage, soutien et communication

Le Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) a pour mission de connaître et de décrire l'environnement physique marin dans ses relations avec l'atmosphère, les fonds marins et les zones littorales, d'en prévoir l'évolution et d'assurer la diffusion des informations correspondantes. Il décline cette mission selon trois axes principaux :

- hydrographie nationale pour les espaces maritimes français et les zones placées sous la responsabilité cartographique de la France ;
- soutien de la défense dans les domaines hydro-océanographiques ;
- soutien aux politiques publiques maritimes et du littoral (PPML).

L'activité du SHOM sur la période 2017-2020 sera guidée par sa vision stratégique déclinée en cinq orientations stratégiques :

- adapter le dispositif d'hydro-océanographie militaire au nouveau contexte opérationnel et capacitaire de la défense à l'horizon 2025 ;
- améliorer et compléter la gamme des services fournis par le SHOM dans ses trois grands segments d'activité : la défense, la sphère publique et le secteur privé ;
- parachever la transformation numérique de l'établissement et devenir un acteur reconnu de l'innovation dans son domaine ;
- augmenter les ressources propres grâce aux produits et services valorisant les savoir-faire du SHOM ;
- adapter les métiers et développer les compétences des agents du SHOM pour accompagner la stratégie.

En 2017, dans le cadre de ses missions de coordination et d'acquisition des connaissances, le SHOM a réalisé des travaux hydrographiques significatifs sur les côtes de métropole :

- implantation d'un parc éolien en mer au large de Dunkerque, essais des levées Litto3D® en Corse pour 1,01 M€, planification des espaces maritimes européens pour 0,39 M€ ;
- contrats plan Etat-Région Bretagne pour 0,16 M€ ;
- un projet plan submersions rapides HOMONIM phase 2) ;
- développement de capacités propres en hydrographie et cartographie maritime à Mayotte, dans les Iles Glorieuses et au Cameroun ;
- opérations d'aide aux populations des Antilles suite au passage du cyclone Irma.

Le SHOM poursuivra l'ensemble de ces travaux en 2018 (levés aéroportés Litto3D®Corse et Litto3D®Normandie – Hauts-de-France, contrats plan État – région Bretagne, achat d'équipements au profit de la direction générale de l'armement, de l'État-major de la marine, ou encore du ministère de la transition écologique et solidaire).

CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'AGRICULTURE (215)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 – Moyens de l'administration centrale			7 067 188	7 067 188	7 067 188	7 067 188
Total			7 067 188	7 067 188	7 067 188	7 067 188

Le programme 215 est le programme de soutien transversal à l'ensemble des programmes concourant à l'action du ministère de l'agriculture et de l'alimentation. Le Secrétaire général par intérim est le responsable de programme.

Ces crédits portent à la fois les crédits de fonctionnement mais également les effectifs de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA).

Concernant les crédits de fonctionnement ils s'élèvent à 337 500€, La principale source de dépenses concerne les frais de déplacement et de missions des agents de la DPMA.

Concernant les effectifs, la DPMA a une dotation pour l'année 2018 de 76 ETP soit 6 729 688€.

CONDUITE ET PILOTAGE DES POLITIQUES DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA MOBILITÉ DURABLES (217)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
11 – Personnels œuvrant pour les politiques du programme "Affaires maritimes"	204 553 217	204 553 217	179 666 204	179 666 204	179 637 558	179 637 558
Total	204 553 217	204 553 217	179 666 204	179 666 204	179 637 558	179 637 558

Les personnels œuvrant pour les politiques du programme « Affaires maritimes » sont affectés en métropole et en outre-mer, en direction interrégionale de la mer (**DIRM**), en direction départementale des territoires et de la mer (**DDTM**), en direction de la mer (DM) ou service des affaires maritimes (SAM) outre-mer, ainsi qu'en administration centrale (direction des affaires maritimes, inspection générale des affaires maritimes (IGAM), bureau d'enquête sur les événements de mer (BEA mer) et dans deux services à compétence nationale (armement de phares et balises (APB) et école nationale de sécurité et d'administration de la mer (ENSAM)). Ces personnels sont répartis entre les BOP par le responsable du programme « Affaires maritimes ». La baisse importante constatée entre l'exécution 2017, la LFI 2018 et le PLF 2019 résulte du **transfert de la direction des pêches** vers le ministère de l'agriculture et de de l'alimentation (**MAA**).

FACILITATION ET SÉCURISATION DES ÉCHANGES (302)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
03 – Préservation de la sécurité et de la sûreté de l'espace national et européen	115 100 000	115 100 000	111 700 000	111 700 000	129 700 000	129 700 000
04 – Promotion des échanges internationaux et qualité du dédouanement	50 400 000	50 400 000	53 800 000	53 800 000	54 000 000	54 000 000
Total	165 500 000	165 500 000	165 500 000	165 500 000	183 700 000	183 700 000

Le ministère de l'action et des comptes publics (MACP) est chef de file concernant la police douanière, fiscale et économique. Chaque année, des sommes importantes sont collectées, au profit du budget de l'État, dans le cadre de la lutte contre la fraude en matière de fiscalité des navires. La douane, qui est le principal acteur civil en matière d'action de l'État en mer (AEM), exerce l'ensemble des missions garde-côtes dévolues aux services de l'État dans ce cadre. Ainsi, parmi les dix grands domaines d'intervention prévus par l'AEM, l'arrêté du 22 mars 2007 désigne la douane comme directement responsable de la police douanière, fiscale et économique en mer et de la lutte contre les activités maritimes illicites (trafic de stupéfiants, d'armes, de biens à double usage, etc.). Elle contribue à la sécurité et à la sûreté maritime, à la souveraineté et à la protection des intérêts nationaux, à la gestion des espaces protégés et à la sauvegarde des personnes et des biens. Enfin, elle participe à la protection des frontières extérieures notamment au titre des opérations menées sous l'égide de l'Agence européenne pour la gestion de garde-frontières et de garde-côtes FRONTEX. Au cours de l'année 2019 sera créé un commandement opérationnel unifié des garde-côtes douaniers au sein d'un service à compétence nationale (SCN) dédié à l'aéromaritime, composé d'un échelon central (état-major opérationnel) implanté au Havre et de services territoriaux qui lui seront rattachés.

- Action n° 03 : Préservation de la sécurité et de la sûreté de l'espace national et européen

Cette action vise les objectifs suivants :

a) Renforcer la **protection de l'environnement maritime** : la lutte contre **les pollutions marines**. La douane est un acteur majeur de la protection du milieu marin. À ce titre, elle effectue des missions de surveillance aérienne et de répression des rejets illicites de polluants en mer. Cette mission s'appuie sur un dispositif aérien composé d'avions et d'hélicoptères équipés pour opérer une surveillance maritime classique (SURMAR) mise en œuvre dans le cadre de missions d'observation. Ce dispositif comprend deux avions dotés d'outils dédiés de télédétection des pollutions et d'autres moyens de surveillance aérienne (radars et caméras infra-rouge notamment) permettant l'identification des contrevenants (POLMAR). Les équipages sont constitués de personnels navigants douaniers, spécialement formés et habilités pour assurer l'application du code de l'environnement. Pour accroître sa capacité d'action, la douane a lancé un plan de renouvellement de sa flotte aérienne et de modernisation des outils de surveillance et de détection, particulièrement des pollutions marines. Ces outils plus performants offriront une capacité accrue de recueil de la preuve et d'identification des contrevenants. Les nouveaux avions en cours de déploiement doivent être équipés de système multi-missions permettant de réaliser à la fois les missions POLMAR et SURMAR. Par ailleurs, la douane dispose de moyens navals (patrouilleurs de haute mer, vedettes garde-côtes et vedettes de surveillance côtière) qui sont régulièrement engagés par les autorités administratives maritimes françaises pour assurer les missions de répression (collecte des preuves) ou de lutte (nettoyage par brassage des zones maritimes polluées). Les avions des douanes jouent un rôle majeur dans la constatation d'infractions de rejets illicites d'hydrocarbures dans les eaux françaises. Ainsi, en 2017, les brigades de surveillance aéromaritimes des douanes ont établi 29 rapports de pollutions marines. Par ailleurs, l'expertise des agents des douanes est mise à disposition de ses partenaires AEM pour le recueil et la qualification des éléments de preuve qui aboutissent à la condamnation des armateurs lorsque les navires pollueurs peuvent être identifiés.

b) **Mieux contrôler la pêche** : au titre de l'arrêté du 22 mars 2007 établissant les missions en mer incombant à l'État, la douane participe à la lutte contre la pêche illicite à travers les contrôles mis en œuvre par ses moyens nautiques lors d'inspections des pêches en mer et par ses unités aériennes à l'occasion d'opérations de survol et d'identification des navires présents dans les zones de pêche. Des contrôles à terre sont également réalisés au moment du dédouanement des produits de la pêche ou lors de la circulation de ces produits sur le territoire.

c) **La sécurisation et la fluidification du transport maritime** : le domaine maritime représente un enjeu majeur en termes de trafic des marchandises, puisque 75 % du commerce extérieur de l'Union européenne (en quantité) s'effectue par ce vecteur. S'agissant du commerce entre la France et les États tiers, le vecteur maritime représente 87 % (données Eurostat 2017). La Direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI) contribue à la sécurisation du transport maritime grâce à des contrôles ciblés opérés tout au long de la chaîne d'acheminement des marchandises. Ainsi, le dispositif Import Control System (ICS), fondé sur l'analyse de risque des données sûreté-sécurité transmises en amont par le transporteur, permet d'identifier les flux à risque et de les stopper avant ou dès l'arrivée du navire dans un port français. Par la suite, les marchandises sont placées sous la surveillance constante de la douane jusqu'à leur dédouanement, assurant une maîtrise et une traçabilité optimales de ces flux. Son action a pour objectif de sécuriser les flux de marchandises, afin de préserver les ressources budgétaires de l'État français et de l'Union européenne, de protéger les entreprises et les citoyens européens face aux différentes menaces.

d) **La lutte contre les activités maritimes illicites**. La douane exerce quatre missions qui s'inscrivent dans la catégorie de la « lutte contre les activités maritimes illicites » :

- la lutte contre le trafic de produits stupéfiants par voie de mer ;
- la lutte contre la contrebande maritime des marchandises prohibées ou de tabacs ;
- la lutte contre les trafics en mer d'armes, de munitions, d'explosifs, d'armes de destruction massive et de leurs vecteurs, de biens à double usage ;
- la lutte contre l'immigration illégale par la voie maritime.

e) La protection des frontières extérieures des États membres de l'Union européenne

Au titre de ses missions, la DGDDI assure la protection des frontières maritimes nationales mais également des frontières extérieures de l'Union européenne. Elle intervient notamment, dans le cadre des opérations conjointes coordonnées par l'Agence FRONTEX, via le déploiement de moyens navals et aériens. En 2017, ses moyens ont ainsi été engagés sur une période globale de 90 jours. En 2018, la durée totale des déploiements est programmée sur une période de 122 jours. Les moyens déployés dans les opérations conjointes bénéficient de financement de fonds européens. En 2018, la nouvelle vedette garde-côtes de Nice a ainsi été engagée pour la première fois en opération THEMIS (Italie).

- Action n°04 : Promotion des échanges internationaux et qualité du dédouanement.

Les crédits de l'action 4 du programme 302 retracent les dépenses liées à l'activité de dédouanement. Les crédits présentés ci-dessus se rapportent aux seules dépenses du vecteur maritime. Il s'agit, pour l'essentiel, de la masse salariale. Ils comprennent également les crédits consacrés aux développements informatiques nécessaires à la simplification des procédures.

L'action de la DGDDI a pour objectif de fluidifier les échanges de et vers les ports français, de manière à renforcer l'attractivité et la compétitivité de ces derniers dans un contexte européen et international de plus en plus concurrentiel. La douane contribue ainsi au développement des modes de **transport alternatifs des marchandises conteneurisées**, en proposant une offre douanière pour les pré-acheminements vers des grands ports maritimes et les post-acheminements au départ de ceux-ci par les voies fluviale ou ferroviaire. Cette offre permet de fluidifier le passage portuaire et de réduire les coûts pour les opérateurs. Elles confortent aussi les efforts des grands ports maritimes pour améliorer la desserte de leur hinterland. Cette action spécifique en faveur des modes de transport alternatifs est reprise dans le plan d'action « Dédouanez en France » (mesure n°16), destiné à accompagner les entreprises françaises dans le cadre de la mise en place du nouveau code des douanes de l'Union.

À cet égard, la DGDDI s'est engagée à améliorer l'interconnexion du système d'information de la douane aux systèmes d'information des acteurs de la chaîne logistique et portuaire (mesure n°20 du plan d'action « dédouanez en France »). L'objectif de cette mesure est de rendre les opérations logistiques plus fluides, de réduire les coûts et les délais du passage des flux de marchandises à leur entrée et à leur sortie des ports français. Engagée depuis plusieurs années dans un processus de simplification des formalités douanières à l'importation et à l'exportation, la douane s'est attachée à dématérialiser les procédures déclaratives, interfacer ses propres outils informatiques avec les applicatifs portuaires (en particulier, les « cargo community system ») ou avec ceux d'autres administrations.

Elle promeut toutes les opportunités offertes par le code des douanes de l'Union (CDU) entré en application depuis le 1er mai 2016 dont 2 mesures majeures :

- le dédouanement centralisé qui offre la possibilité d'un interlocuteur unique pour toutes les formalités déclaratives (auprès d'un seul bureau dit de déclaration) tandis que l'opérateur peut présenter ses marchandises dans différents bureaux (dits de présentation) ;
- le développement de statuts spécifiques tels que l'exportateur agréé, l'exportateur enregistré ou encore l'opérateur économique agréé dont les avantages ont été confortés par le CDU.

MOYENS MUTUALISÉS DES ADMINISTRATIONS DÉCONCENTRÉES (333)

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2017		LFI 2018		PLF 2019	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 – Fonctionnement courant des directions départementales interministérielles	17 760 000	17 760 000	18 700 000	18 700 000	18 900 000	18 900 000
02 – Loyers et charges immobilières des administrations déconcentrées	28 090 000	28 090 000	28 770 000	28 770 000	17 040 000	17 040 000
03 – Emplois déconcentrés des services du Premier ministre	7 520 000	7 520 000	7 790 000	7 790 000	7 830 000	7 830 000
Total	53 370 000	53 370 000	55 260 000	55 260 000	43 770 000	43 770 000

Sous la responsabilité du secrétaire général du Gouvernement, le programme 333 « Moyens mutualisés des administrations déconcentrées » regroupe les crédits de fonctionnement des directions départementales interministérielles (DDI), des directions régionales sous l'autorité des préfets de région et des secrétariats généraux pour les affaires régionales (SGAR), ainsi que les crédits immobiliers de l'Etat occupant d'une grande partie des services déconcentrés de l'État issus de la RéATE, hors outre-mer jusqu'au 31 décembre 2016, et l'ensemble des emplois déconcentrés du Premier ministre. Le déploiement du programme 333, transversal par nature, doit ainsi favoriser l'action des services sur l'ensemble des axes stratégiques définis en matière de **politique publique maritime**. Les crédits et emplois du programme 333 sont répartis entre trois actions :

- action 01 : « Fonctionnement courant des administrations déconcentrées » : l'estimation prise en compte correspond au prorata des crédits de fonctionnement courant des directions départementales des territoires et de la mer (**DDTM**), portant notamment les politiques publiques maritimes.
- action 02 : « Loyers et charges immobilières des administrations déconcentrées » : l'estimation prise en compte correspond au prorata des crédits de loyers et de charges immobilières des directions départementales des territoires et de la mer (**DDTM**), portant notamment les politiques publiques maritimes.
- action 03 : « Emplois déconcentrés des services du Premier ministre ». L'estimation pris en compte correspond au prorata des crédits de titre 2 des postes de directeurs et directeurs adjoints départementaux des territoires et de la mer, portés par le programme 333.

La baisse constatée entre la LFI 2018 et le PLF 2019 de l'estimation des crédits du programme 333 concourant à la politique maritime provient de la mesure de périmètre au titre du débasage des crédits concernant les loyers budgétaires. L'impact de cette mesure de périmètre sur le niveau de participation du programme 333 est de -11,95 M€ en PLF 2019.

ANNEXES

POLITIQUE MARITIME DE LA FRANCE

TABLE DE CORRESPONDANCE DES OBJECTIFS DU DPT ET DES OBJECTIFS DES PAP

N° objectif du DPT	Axe / sous-axe Programme	Code du programme	N° objectif du PAP
	Axe 1 - S'appuyer sur la connaissance et l'innovation		
1	Interventions territoriales de l'État	162	4
2	Expertise, information géographique et météorologie	159	4
	Axe 2 - Développer des territoires maritimes et littoraux durables et résilients		
3	Paysages, eau et biodiversité	113	2
4	Interventions territoriales de l'État	162	3
5	Affaires maritimes	205	1
6	Interventions territoriales de l'État	162	1
7	Compétitivité et durabilité de l'agriculture, de l'agroalimentaire, de la forêt, de la pêche et de l'aquaculture	149	4
7	Affaires maritimes	205	3
8	Affaires maritimes	205	1
	Axe 3 - Soutenir, valoriser les initiatives et lever les freins		
9	Infrastructures et services de transports	203	3
10	Affaires maritimes	205	2
11	Régimes de retraite et de sécurité sociale des marins	197	1
	Axe 4 - Développer les actions de la France au niveau international		
12	Facilitation et sécurisation des échanges	302	3