

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL  
PROGRAMME 205  
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES  
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2023

## AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE



PROGRAMME 205  
**Affaires maritimes, pêche et aquaculture**

---

MINISTRE CONCERNÉE : ÉLISABETH BORNE, PREMIÈRE MINISTRE

## Présentation stratégique du projet annuel de performances

### Eric BANEL

*Directeur général des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture*

Responsable du programme n° 205 : Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Avec plus de 11 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive (ZEE), la France dispose du deuxième domaine maritime mondial. Ses approches, notamment le long des façades de la Manche et de la Mer du Nord, figurent parmi les plus fréquentées du globe. Dans ces conditions, les questions liées à la sécurité maritime, à la sûreté et à la protection de l'environnement revêtent une importance particulière et constituent un enjeu de société majeur, dont la prise en compte a un impact sur l'ensemble des missions relevant des affaires maritimes.

La mer est un milieu spécifique, écologiquement sensible, emblématique de la mondialisation, où la France joue un rôle éminent tant par sa situation géographique en métropole et outre-mer, que par les rôles diplomatique et économique qu'elle assure sur la scène européenne et internationale.

En effet, garantir la libre circulation par voie maritime des biens et des personnes en toute sécurité est un enjeu essentiel avec plusieurs composantes :

- économique et sociale, avec le soutien à la fois des filières de la flotte de commerce et du commerce extérieur, du tourisme nautique, de la plaisance ;
- environnementale, avec la protection des ressources marines et halieutiques, la lutte contre les pollutions et l'exploitation durable des ressources maritimes ;
- régaliennne et stratégique.

Dans ce contexte, la présence d'un secrétariat d'État à la mer placé auprès de la Première ministre est un signal fort pour élaborer et mettre en œuvre la politique du Gouvernement dans le domaine de la mer sous ses divers aspects, nationaux et internationaux, notamment en matière d'économie maritime, de rayonnement et d'influence maritimes.

En outre, a été constituée en mars 2022 la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), première direction générale d'administration centrale intégralement tournée vers le développement durable des activités maritimes, au plus près des usagers de la mer et des territoires littoraux. Cette nouvelle direction a pour mission de mieux concilier les différents usages sur un espace maritime de plus en plus convoité, réaffirmant la place de la mer au sein des politiques publiques et veillant à une meilleure protection de nos ressources et de nos milieux marins. La DGAMPA fusionne les deux principales directions d'administration centrale traitant du maritime, à savoir la Direction des affaires maritimes (DAM) et la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA), mais aussi les personnels des capitaineries des ports d'État, en dehors des grands ports maritimes.

La création de la DGAMPA permet de consolider les moyens affectés à la mer et d'améliorer la visibilité des enjeux maritimes au sein de l'État. Les nouveaux textes donnent une assise à la DGAMPA pour relever les défis de la planification maritime et du développement de l'économie bleue durable, mieux accompagner les mutations de la pêche et de l'aquaculture, porter la transition écologique des activités, favoriser l'innovation et le développement de l'industrie navale, développer la connaissance, les données et les services, stimuler l'emploi maritime, moderniser les capacités de surveillance et de contrôle, soutenir les projets des territoires et défendre nos intérêts maritimes à l'international.

Dans ce contexte, le programme 205 « Affaires maritimes, pêche et aquaculture » vise à accompagner l'action régulatrice de l'État concernant le navire, le marin, la mer et ses ressources par :

- un soutien à l'économie maritime ;
- une politique de sécurité et de sûreté maritimes civiles ;
- le soutien à l'emploi maritime ainsi qu'à la qualité et au développement du pavillon français ;
- la participation à la protection de l'environnement, en développant les technologies de connaissance et de surveillance, en édictant et en contrôlant la réglementation qui s'applique au navire en matière de rejets dans le milieu (air, eau) ;
- la recherche d'un meilleur équilibre entre les différents usagers de la mer (marine de commerce, pêche et conchyliculture, nautisme, littoral, etc.) par une réglementation et une organisation adaptées, et la réalisation de

documents stratégiques de façade et de bassins maritimes, ainsi qu'une participation forte à l'action de l'État en mer (AEM) en interface avec les préfets maritimes ;

- une exploitation durable des ressources maritimes et aquacoles.

Le programme 205 contribue ainsi à la politique maritime intégrée (PMI), et s'appuie pour cela sur les directions interrégionales de la mer (DIRM) et directions de la mer (DM), services des affaires maritimes et direction des territoires, de l'alimentation et de la mer en outre-mer, ainsi que sur les directions départementales des territoires et de la mer (DDTM). Ces différentes directions participent notamment à la mise en œuvre de la stratégie nationale de la mer et du littoral et jouent un rôle majeur dans l'exercice de la planification spatiale maritime.

Afin d'apporter des solutions aux défis sociétaux en offrant un meilleur service aux usagers de la mer, la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture a entrepris un nouveau chantier de modernisation dans le prolongement du chantier « Affaires maritimes 2022 » (AM 2022) qui implique toutes les composantes de son action avec notamment des efforts importants du ministère en matière d'investissements sur des technologies d'avenir, de signalisation maritime, de modernisation des systèmes de navigation, de télécommunication et d'informations, de renouvellement des moyens des services ainsi que de dématérialisation des procédures.

Des actions sont financées dans le cadre du plan de relance, notamment pour la modernisation des infrastructures du réseau des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), mais aussi pour le remplacement de moyens nautiques intégrant des caractéristiques de verdissement.

Le programme 205 constitue ainsi la pierre angulaire des moyens de fonctionnement, mais aussi d'impulsion des transformations nécessaires pour les affaires maritimes.

Dans ce contexte général, les principaux efforts en 2023 du programme portent sur les axes suivants :

**1) La sécurité maritime est, dans toutes ses composantes, une priorité forte du programme. Elle a en effet pour objectif la préservation de la vie humaine et la protection de l'environnement** . Pour répondre à plus de 20 000 demandes d'interventions de secours en mer, chiffres en constante augmentation ces dernières années et, plus globalement, pour mener à bien les missions qui leur sont confiées, les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) bénéficient d'un plan de modernisation pour améliorer la surveillance de la navigation, avec notamment l'utilisation de techniques d'intelligence artificielle. Dans le domaine de la signalisation maritime, les deux priorités sont le maintien en condition opérationnelle des établissements de signalisation maritime et la modernisation de la flottille de l'armement des phares et balises dans une optique d'efficacité en privilégiant la construction de navires plus polyvalents, mieux adaptés et plus écologiques. Un programme d'investissement est mené pour prendre en compte les nouvelles technologies et les nouveaux usages et générer les économies de demain. Le patrimoine des phares est maintenu en état afin de permettre leur transfert à d'autres gestionnaires lorsque cela est pertinent.

**2) Une formation maritime de qualité** doit être maintenue, et passe notamment par la consolidation d'un enseignement maritime au niveau secondaire et la recherche de l'amélioration du niveau de qualification. L'ouverture de classes de BTS maritimes 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.

Cette dynamique se poursuit par la réforme de la formation initiale professionnelle mise en place depuis la rentrée 2019-2020, dans la droite ligne de la réforme de l'enseignement professionnel portée par le ministère chargé de l'éducation nationale. Le programme encourage l'évolution de l'enseignement supérieur par l'intermédiaire de l'École nationale supérieure maritime (ENSM), qui se voit assigner des objectifs ambitieux de doublement des effectifs des officiers formés à horizon 2027 dans le prolongement des travaux du Fontenoy du maritime visant à relancer l'attractivité du pavillon français et des métiers qui y sont associés. Cette trajectoire a commencé à être déclinée et sera reprise dans le prochain contrat d'objectifs et de performance (COP) pour la période 2023-2027.

**3) Le programme consacre une part significative de ses ressources budgétaires au soutien économique de la filière maritime**, notamment par des exonérations de charges patronales visant à renforcer l'attractivité du pavillon français et communautaire dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, tout en maintenant l'employabilité et la protection des marins français. Le champ de ces exonérations a été étendu par la loi « économie bleue » du 20 juin 2016. Ce soutien a été conforté au cours de la crise sanitaire par la mise en place d'un dispositif de soutien exceptionnel pour 2021 à destination du secteur de transport de passagers ; dispositif pérennisé pour 3 ans et étendu aux autres segments de navigation soumis à concurrence internationale (transport de marchandises, services,

croisière) pour les personnels d'exécution et les officiers juniors). La simplification des procédures administratives, qui vise à améliorer la compétitivité des entreprises maritimes ainsi que l'efficacité des services, est également un axe important du programme. L'administration des affaires maritimes se réforme structurellement en misant notamment sur les technologies numériques, avec la généralisation progressive de la dématérialisation des procédures.

**4) La préservation de l'environnement marin est enfin un axe majeur de développement** . En matière de lutte contre les pollutions marines accidentelles (marées noires), le programme maintient les moyens du plan POLMARTerre (acquisition et entretien du matériel, organisation d'exercices dans les départements littoraux) tout en travaillant à la modernisation de l'organisation. Les systèmes des CROSS permettent en outre une meilleure 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, le contrôle des activités maritimes ayant un impact sur l'environnement marin, il est particulièrement impliqué dans la police 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 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 et au développement durable du secteur de la pêche. Enfin, 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 attention particulière est portée aux innovations permettant de rendre les navires plus propres. Des travaux sont en cours pour améliorer le ciblage des contrôles à réaliser.

**5) Enfin, le programme soutiendra à partir de 2023 la politique de la pêche et de l'aquaculture**. La politique menée pour ce secteur s'appuie sur la Politique commune des pêches (PCP). Le programme finance l'acquisition de données, les dispositifs de contrôles des pêches et les cofinancements nationaux du Fonds européen des affaires maritimes et de la pêche (FEAMP). La nouvelle programmation de la politique commune des pêches (PCP), établie pour la période 2021-2027, ayant débuté au 1<sup>er</sup> janvier 2022, l'ancienne programmation sera clôturée en 2023. Les enjeux seront importants pour des secteurs et des filières qui ont été profondément marqués par le Brexit mais également par la crise sanitaire. Le nouveau fonds européen (FEAMPA) connaîtra également des modifications de gestion.

En 2023, un volume de crédits identiques à 2022 est maintenu pour soutenir l'élan donné au ministère de la mer en 2022. Le maintien de ce niveau de ressources permet le renforcement du soutien à l'ENSM pour financer des dépenses exceptionnelles liées à l'objectif d'augmentation des promotions d'officiers et conforter son rôle en tant que pôle de formation d'excellence sur la scène nationale et internationale. Elle permettra également de financer la mise en œuvre du fonds d'intervention maritime (FIM). Ce fonds à destination des territoires a d'ores et déjà permis d'appuyer la mise en œuvre d'actions relatives aux documents stratégiques de façade (DSF), conformément à la réglementation européenne et de soutenir des projets locaux dans divers domaines (rénovation d'ouvrages maritimes, participation à l'enlèvement d'épaves, financement de l'innovation maritime).

## RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

### OBJECTIF 1 : Renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement

INDICATEUR 1.1 : 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

INDICATEUR 1.2 : Taux d'identification des sources à l'origine de rejets illicites et polluants en mer

INDICATEUR 1.3 : Contrôle des navires

**OBJECTIF 2 : Promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime**

INDICATEUR 2.1 : 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

INDICATEUR 2.2 : Evolution de l'emploi et de la flotte de commerce maritime

**OBJECTIF 3 : Mieux contrôler les activités maritimes et en particulier la pêche**

INDICATEUR 3.1 : Taux d'infractions constatées à la pêche

INDICATEUR 3.2 : Contrôles menés par le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes (DCS) dans le cadre de la politique commune des pêches

**OBJECTIF 4 : Mieux contrôler les activités de pêche**

INDICATEUR 4.1 : Ratio du nombre d'inspections en mer pilotées par le Centre National de Surveillance des Pêches (CNSP) au regard des inspections déclarées dans la base SATI

INDICATEUR 4.2 : Contrôles menés dans le cadre de la politique commune des pêches

INDICATEUR 4.3 : Réalisation des inspections sur les besoins identifiés dans le cadre des plans interrégionaux et régionaux de contrôle (PIRC/PRC)

## Objectifs et indicateurs de performance

### ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

La maquette de 2023 intègre les indicateurs autrefois rattachés au programme 149 pour la pêche et l'aquaculture.

## OBJECTIF

### 1 – Renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement

Renforcer la sécurité maritime dans le cadre des obligations internationales et des normes européennes implique d'améliorer constamment la surveillance du trafic maritime, d'assurer un contrôle soutenu tant des navires sous pavillon français que sous pavillon étranger au titre des contrôles par l'État du port. Les gouvernements de la plupart des pays européens unissent leurs efforts pour développer le contrôle de la sécurité des navires étrangers au titre de leurs prérogatives d'État du port aux termes d'un accord intergouvernemental : le Mémoire de Paris sur le contrôle par l'État du port (MOU). Ce dispositif de contrôle est réglementé par la directive européenne 2009/16/CE qui impose des obligations annuelles en matière d'inspections des navires, notamment en matière environnementale.

Aux actions préventives des accidents maritimes s'ajoutent les actions de sauvetage des personnes et des biens, la diffusion des renseignements de sécurité maritime (information nautique et météorologique) que l'administration des affaires maritimes est chargée de mettre en œuvre par l'intermédiaire de ses services spécialisés, les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS). Ces derniers assurent parallèlement la surveillance de la navigation maritime, l'identification des navires contrevenants aux règles de circulation et le recueil d'informations relatives au transport de toutes les marchandises. Les CROSS contribuent également à la mission de sûreté des transports en réceptionnant les alertes de sûreté (liées à la piraterie ou aux attaques terroristes) déclenchées à bord des navires battant pavillon français.

En matière de surveillance des pollutions marines, les CROSS centralisent les informations, assurent le contrôle opérationnel des moyens de surveillance et agissent avec les autorités décisionnaires (procureurs de la République et préfets maritimes) pour que les contrevenants identifiés soient poursuivis. Ce dispositif permet à la fois d'assurer la sécurité des personnes et de protéger l'environnement des atteintes causées par les rejets des navires.

## INDICATEUR

### 1.1 – 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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Part des personnes sauvées après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS	%	98,6	>98,9	>98	>98	>98	>98

#### Précisions méthodologiques

**Source des données :** Direction générale des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) 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.



## INDICATEUR

## 1.2 – Taux d'identification des sources à l'origine de rejets illicites et polluants en mer

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux d'identification des navires à l'origine de rejets polluants et illicites en mer	%	14	8,8	>=10	>=10	>=10	>=10

## Précisions méthodologiques

**Source des données** : Direction générale des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) 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 nombre des messages POLREP (échanges d'information en cas d'évènement de pollution ou de menace de pollution des mers) avec identification de la source du rejet illicite, rapporté au nombre total de messages POLREP confirmés et hors pollution accidentelle. L'identification met en œuvre des composantes de l'action de l'État en mer (AEM).

Un POLREP est « confirmé » lorsqu'un moyen de l'État a vérifié sur zone la nature du polluant. Il inclut les pollutions illicites issues de navires, les pollutions accidentelles, et les pollutions d'origine tellurique.

Une source identifiée est un navire à l'origine de rejets illicites et polluants en mer, ce qui exclut les pollutions organiques, les phénomènes biologiques de coloration de la mer, les macro-déchets et les débris végétaux.

Dans un certain nombre de cas, le CROSS ne peut pas identifier la source, car les pollutions ne sont pas issues de rejets de navires, mais sont d'origine tellurique. 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.

Les données 2018 et 2019 incluent les pollutions observées en métropole et dans la zone Antilles Guyane et Le Réunion.

## INDICATEUR

## 1.3 – Contrôle des navires

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Niveau de sécurité sur la flotte domestique : taux de prescriptions sur contrôles majeurs	%	<6,5	2.85	6.5	<6,5	<6.5	<6.5
Répression des pollutions : taux de poursuites pénales suite à contrôle environnemental des navires	%	>1,3	0	1,6	>1	>1	>1

## Précisions méthodologiques

## Précisions méthodologiques

**Source des données** : DGAMPA à partir des données du système d'informations décisionnel GINA (enregistrement des visites de sécurité des navires sous pavillon français) et base de données européenne THETIS EU.

1. Niveau de sécurité de la flotte domestique : taux de prescription sur contrôles majeurs. Ce taux est mesuré par le ratio du nombre de contrôles majeurs ayant abouti à une prescription sur le nombre total de contrôles majeurs, déterminé pour l'ensemble des visites de sécurité effectuées sur la période indiquée (source GINA). Cet indicateur permet de mesurer une conformité des navires français non délégués (inspectés CSN) dans les domaines clés de la sécurité des navires. Un contrôle majeur relève de la vérification de critères techniques ou documentaires, dont l'appréciation est directement corrélée à un niveau de sécurité recherché en fonction de la spécificité de l'activité du navire.

2. Répression des pollutions - taux de poursuites pénales à la suite d'un contrôle environnemental des navires. Ce taux se base sur l'activité de contrôle des navires au titre des directives européennes environnementales via l'application THETIS EU. Le taux est mesuré par le ratio du nombre de procédures pénales engagées sur le nombre de contrôles réalisés.

## OBJECTIF

### 2 – Promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime

L'économie maritime française compte plus de 300 000 emplois directs dans le secteur maritime et para-marin, toutes activités comprises (commerce, pêche, constructions nautiques, services, hors tourisme littoral). Les marins qui naviguent chaque année au commerce et à la pêche sont au cœur d'un secteur économique d'environ 40 000 emplois qui représente 1,5 % de la population active de la France. La seconde carrière « à terre » des personnels navigants constitue également un vivier de recrutement vital et privilégié pour de nombreux secteurs para-maritimes (assurances, courtage, formation).

**Concernant la flotte de commerce française**, le dispositif de soutien de la flotte de commerce comporte un ensemble de mesures sociales et fiscales en faveur des entreprises de transport maritime, notamment l'exonération de charges sociales patronales.

Ces mesures visent à :

- développer la compétitivité des entreprises de transport maritime françaises ou communautaires exploitant des navires de commerce sous pavillon français depuis le territoire français et soumises à la concurrence internationale ;
- créer les conditions d'un accroissement durable de leur compétitivité, et donc de l'emploi maritime ;
- développer les activités maritimes dont le centre de décision effectif est situé sur le territoire français.

**S'agissant de l'enseignement maritime**, les marins du commerce, de la plaisance professionnelle, de la pêche et des cultures marines sont formés dans le cadre de la formation initiale ou professionnelle par les établissements d'enseignement professionnel maritime, à savoir l'École nationale supérieure maritime (ENSM) pour les navigants - ingénieurs, et les douze lycées professionnels maritimes (LPM) et les organismes de formation publics et privés agréés notamment en outre-mer.

L'enseignement maritime répond pleinement à sa vocation d'enseignement professionnel en favorisant la bonne insertion des élèves sur le marché général de l'emploi. La formation maritime permet aux jeunes de trouver un emploi embarqué ou à terre. L'enseignement professionnel maritime s'est réformé dès la rentrée scolaire 2019-2020 avec la création d'une seconde professionnelle commune à l'ensemble des filières et l'expérimentation d'un baccalauréat polyvalent dans les lycées d'Étel et de Fécamp. L'objectif de cette réforme est de garantir une meilleure employabilité aux élèves et de renforcer la lisibilité de l'offre de formation. Construite en concertation avec l'ensemble des acteurs de la formation maritime, la réforme s'inscrit dans la transformation plus large des lycées professionnels engagée par le ministère chargé de l'éducation nationale.

La promotion d'une formation maritime de qualité est ainsi au cœur de la dynamique en faveur de l'emploi maritime mais aussi des efforts en faveur de la sécurité maritime et de l'environnement marin. Il s'agit :

- de faire évoluer les filières de formation afin de former les élèves à la protection de l'environnement et des ressources, de mieux garantir la sécurité et la sûreté des gens de mer, des navires, de la mer et du littoral. Ces modifications interviennent conformément aux exigences fixées par les conventions internationales (Convention STCW sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et Convention STCW-F sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille, en cours de ratification par la France) récemment amendées ;
- d'adapter la formation aux besoins de qualification des armements et aux attentes des marins ;
- d'améliorer la qualité et l'attractivité des formations ;
- d'optimiser les ressources de formation ;
- de développer le système de qualité de l'enseignement maritime (certification ISO 9001, démarche qualité STCW).

Enfin, pour soutenir, adapter et moderniser l'ensemble du secteur, plusieurs actions ont été entreprises :

- moderniser le droit social maritime et prendre en compte le volet social au niveau du droit international et européen, notamment au sein de l'organisation maritime internationale (OMI), de l'organisation internationale du travail (OIT) ou à l'occasion des conseils des ministres des transports européens, afin de lutter contre le « dumping social » dans un contexte de mondialisation très forte ;

## Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme n° 205 | Objectifs et indicateurs de performance

- mettre en œuvre les politiques du travail et de l'emploi, gérer et accompagner les adaptations du secteur ;
- préserver la santé des gens de mer et œuvrer pour une politique de gestion des risques professionnels ;
- faciliter un renouveau des relations sociales maritimes en promouvant un dialogue social de qualité entre organisations professionnelles et les armateurs ;
- simplifier et moderniser les procédures liées à la vie des gens de mer, notamment via la création de portails visant à la dématérialisation des procédures pour les marins et les armateurs (portail du marin, portail de l'armateur).

## INDICATEUR

## 2.1 – 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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis de l'ENSM	%	85	100	90	90	90	95
Taux d'obtention d'une qualification professionnelle sanctionnée par un diplôme ou un titre à finalité professionnelle enregistré au répertoire national des certifications professionnelles	%	63	80	80	80	80	80

## Précisions méthodologiques

Source des données : DGAMPA

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.

Les enquêtes apprécient le taux d'activité professionnelle à partir de l'exploitation des bases de données gérées par les services de l'État pour ce qui concerne les diplômés de l'enseignement maritime 3 ans après l'obtention du diplôme.

Les diplômés qui ne sont plus recensés en tant que marins sous pavillon français dans ces bases de données, soit 35,6 % des diplômés constituent la majeure partie des diplômés interrogés par enquête, soit 25,6 % des diplômés de l'ENSM et 38,2 % des diplômés de l'enseignement secondaire (CAP, BEP, BAC pro).

Le taux de réponse à ces enquêtes est très faible : 20,2 % pour les diplômés de 2016 non marins enquêtés par messagerie en 2019 et 39,7 % des diplômés 2016 non marins enquêtés par téléphone en 2019.

Chaque taux d'activité des diplômés de l'enseignement maritime supérieur d'une part, et secondaire d'autre part, agrège le taux d'insertion professionnelle des diplômés identifiés comme marins sous pavillon français et celui des diplômés faisant l'objet de l'enquête qui ne sont donc plus sous pavillon français.

Parmi ces derniers, et contrairement aux années précédentes, leur taux d'activité est calculé sur une assiette différente. Seuls sont pris en compte les diplômés ayant répondu à l'enquête. Le taux d'insertion est donc supérieur à celui des années précédentes.

## INDICATEUR

## 2.2 – Evolution de l'emploi et de la flotte de commerce maritime

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Evolution du nombre de marins français (employés sur un navire battant pavillon français)	Nb	12527	13119	14000	14000	14000	14000
Taux de connexion des usagers professionnels aux systèmes d'information des affaires	%	61	79	95	82	90	95

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
maritimes							
Nombre total de navires de commerce sous pavillon français	Nb	313	306	300	300	300	300
Jauge brute de la flotte de commerce sous pavillon français	milliers d'UMS	6732	7450	6800	6000	6000	6000

### Précisions méthodologiques

Source des données : DGAMPA

#### 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, chiffre fourni par les statistiques issues du système d'information maritime produites par la DGAMPA. Il ne s'agit que des marins au commerce, 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;
- sous-indicateur n° 2 : Le ratio rapporte le nombre de professionnels du domaine maritime (marins actifs, retraités, ayant droits, ainsi que les armateurs) ayant un compte sur les systèmes d'information des affaires maritimes qui les concernent (le portail du marin et le portail de l'armateur), au nombre total de marins et armateurs actifs ;
- sous-indicateur n° 3 : 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 (123 en 2020) et des navires de transport (186 en 2020) ;
- sous-indicateur n° 4 : 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 (2 438 sur les 6 000 en prévision). La jauge retenue est la jauge des navires de transport maritime et non celle des navires de services maritimes.

## OBJECTIF

### 3 – Mieux contrôler les activités maritimes et en particulier la pêche

La politique des pêches maritimes et de l'aquaculture française s'inscrit dans le cadre européen de la politique commune de la pêche (PCP). L'objectif est de mieux concilier le principe d'une gestion équilibrée des ressources halieutiques avec les impératifs sociaux-économiques et territoriaux des activités de la pêche.

Principal outil de contrôle dans le cadre de la police des pêches et de l'environnement marin, le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes constitue l'outil opérationnel de contrôle. À ce titre, il se voit affecté plus de la moitié des inspections en mer des pêches, et les deux tiers des inspections au débarquement définies dans le cadre du plan national de contrôle (PNC).

Ce dispositif se compose des unités littorales des affaires maritimes (ULAM, 21 sont situées en métropole et 4 en outre-mer), de 3 vedettes régionales (plus de 30 mètres) et de 2 patrouilleurs des affaires maritimes (46 et 52 mètres) en métropole et d'un patrouilleur outre-mer. Les ULAM réalisent en mer et à terre des contrôles sur la réglementation des pêches et la protection de l'environnement, ainsi que des visites de sécurité de navires de moins de 24 mètres. Les patrouilleurs et les vedettes régionales sont quasi-exclusivement consacrés aux contrôles des pêches en mer.

La prise en compte de la protection de l'environnement marin s'est accrue depuis l'instruction du Gouvernement du 13 mars 2015. Cette instruction prévoit de mieux coordonner, grâce à l'élaboration d'un plan de contrôle dans chaque façade maritime, les actions de police administrative et judiciaire en mer. Elle préfigure un dispositif de contrôle de l'environnement marin, notamment dans la perspective de mise en place des programmes de mesures des plans d'action pour le milieu marin de la directive cadre « Stratégie pour le milieu marin » (DCSMM). En application de l'instruction du 13 mars 2015 a été par ailleurs créé un centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM) sous la responsabilité du directeur du centre opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) d'Étel. Ce CACEM, intégré au dispositif des polices de l'environnement marin, continue sa montée en compétences et travaille plus étroitement avec la direction de l'eau et la biodiversité ainsi qu'avec l'office français de la biodiversité par l'intermédiaire du rapprochement des outils de rapportage. Ce centre d'appui repose sur le modèle du centre national

de surveillance des pêches, en particulier en ce qui concerne la collecte et la mise à disposition des informations nécessaires à la réalisation des contrôles.

## INDICATEUR

### 3.1 – Taux d'infractions constatées à la pêche

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux d'infractions constatées dans le contrôle des pêches	%	13,8	6,14	7,5	6.14	6.14	6.14
Pour information : Nombre de contrôles des pêches	Nb	16 852	22236	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet

#### Précisions méthodologiques

Source des données : DGAMPA, 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.

## INDICATEUR

### 3.2 – Contrôles menés par le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes (DCS) dans le cadre de la politique commune des pêches

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Contrôles menés par le Dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes dans le cadre de la politique commune des pêches	%	99	74,43	90	100	100	100
Nombre d'inspections au débarquement réalisé par le DCS rapporté à l'objectif de nombre d'inspections prévu pour le DCS	%	90	100	90	100	100	100

#### Précisions méthodologiques

Source des données : DGAMPA, bilans mensuels d'activité et rapports de patrouille des unités du dispositif de contrôle et de surveillance (DCS), comité de pilotage de la DGAMPA, bilans du centre national de surveillance des pêches (CNSP).

Mode de calcul : Ratio entre la cible des contrôles décidée en comité de pilotage de la DGAMPA et en comité de pilotage de la fonction garde-côtes, et les contrôles effectivement menés par le DCS.

Un jour de mer est comptabilisé pour le moyen dès lors qu'il effectue une sortie à la mer sous ordre de mission du centre national de surveillance des pêches (CNSP). En cas de contrôle d'opportunité diligenté par le CNSP, un jour de mer est décompté à partir de 4 heures d'intervention. Sont inclus les contrôles en mer des navires de pêche professionnels et de plaisance professionnelle.

Une inspection au débarquement correspond à un contrôle d'un navire à quai, sur les lieux de débarquement du produit de la pêche. Sont inclus les contrôles au débarquement des navires de pêche professionnels et de plaisance professionnelle.

**OBJECTIF****4 – Mieux contrôler les activités de pêche**

Le contrôle des pêches maritimes par les États membres est un enjeu majeur de la Politique commune des pêches (PCP). Son pilotage consiste d'une part à cibler les contrôles et d'autre part à mobiliser des moyens logistiques portés par d'autres programmes (moyens humains et nautiques de la Direction des affaires maritimes, des douanes, de la marine) de façon à répondre aux objectifs définis au niveau européen.

**INDICATEUR****4.1 – Ratio du nombre d'inspections en mer pilotées par le Centre National de Surveillance des Pêches (CNSP) au regard des inspections déclarées dans la base SATI**

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Ratio du nombre d'inspections en mer pilotées par le Centre National de Surveillance des Pêches (CNSP) au regard des inspections déclarées dans la base SATI	%	95	95	>90	>90	>90	>90

**Précisions méthodologiques**

**Mode de Calcul :** Numérateur : nombre d'inspections pré-déclarées par le moyen de contrôle au CNSP. Dénominateur : nombre d'inspections déclarées dans la base SATI.

**Construction de l'indicateur :** Les inspections sont réalisées par les services du ministère de la transition écologique et solidaire, du ministère des armées, du ministère de l'action et des comptes publics et du ministère de l'intérieur.

**Source des données :** Les inspections sont réalisées par les services du ministère de la transition écologique et solidaire, du ministère des armées, du ministère de l'action et des comptes publics et du ministère de l'intérieur. Le mode de collecte est automatique. Le numérateur est enregistré dans la base Poséidon et le dénominateur dans la base SATI.

**INDICATEUR****4.2 – Contrôles menés dans le cadre de la politique commune des pêches**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (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	%	77	79,50	100	100	100	100
Nombre d'inspections à terre réalisées rapporté au nombre de contrôles à terre prévus par le plan de contrôle	%	93	88	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

## Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme n° 205 | Objectifs et indicateurs de performance

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 CIBLES

Précision méthodologique : le périmètre de l'indicateur 4.2 diffère de celui de l'indicateur 3.2 : sa visée est en effet qualitative et correspond à la réalisation d'inspections ciblées dans un plan de contrôle.

## INDICATEUR

## 4.3 – Réalisation des inspections sur les besoins identifiés dans le cadre des plans interrégionaux et régionaux de contrôle (PIRC/PRC)

(du point de vue du contribuable)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Réalisation des inspections sur les besoins identifiés dans le cadre des plans interrégionaux et régionaux de contrôle (PIRC/PRC)	%	23	35	>60	>60	>60	>60

## Précisions méthodologiques

Mode de Calcul : Numérateur : somme des objectifs atteints pour l'ensemble des PIRC/PRC (un objectif est atteint lorsque le taux de contrôle se situe au moins à 80 %). Dénominateur : somme des objectifs de chaque PIRC/PRC.

Construction de l'indicateur : Chaque PIRC/PRC est réalisé par la direction interrégionale de la mer (DIRM) concernée. Il fixe en moyenne une quinzaine d'objectifs par an et par façade maritime. Ainsi, au total, il y a une soixantaine d'objectifs. Un objectif est considéré comme atteint lorsque le taux de contrôle se situe au moins à 80 %.

Source des données : Le mode de collecte des données de base est manuel. La DGAMPA, bureau du contrôle des pêches et le centre national de surveillance des pêches sont responsables de la collecte de ces données.

## Présentation des crédits et des dépenses fiscales

### PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2022 ET 2023

#### AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FdC et AdP attendus
01 – Surveillance et sûreté maritimes	16 592 893 13 153 581	4 997 362 7 769 894	11 136 788 11 486 170	0 0	32 727 043 32 409 645	2 749 300 9 149 300
02 – Emplois et formations maritimes	27 563 198 30 810 041	821 053 726 042	6 575 790 6 923 958	0 0	34 960 041 38 460 041	0 0
03 – Innovation et flotte de commerce	0 0	0 0	89 423 496 86 423 496	0 0	89 423 496 86 423 496	0 0
04 – Action interministérielle de la mer	18 659 791 7 435 103	8 202 346 4 975 648	196 907 176 182	0 0	27 059 044 12 586 933	2 162 534 0
05 – Soutien et systèmes d'information	6 303 018 7 876 100	1 488 578 744 681	0 208 511	0 0	7 791 596 8 829 292	180 000 966 000
07 – Pêche et aquaculture	10 811 117 15 638 422	0 0	36 754 788 34 459 809	331 283 198 957	47 897 188 50 297 188	0 0
08 – Planification et économie bleue	0 11 944 681	0 5 895 551	0 21 277	0 0	0 17 861 509	0 0
<b>Totaux</b>	<b>79 930 017 86 857 928</b>	<b>15 509 339 20 111 816</b>	<b>144 087 769 139 699 403</b>	<b>331 283 198 957</b>	<b>239 858 408 246 868 104</b>	<b>5 091 834 10 115 300</b>

#### CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FdC et AdP attendus
01 – Surveillance et sûreté maritimes	17 574 805 13 414 936	5 704 121 5 377 743	11 136 788 11 486 170	0 0	34 415 714 30 278 849	2 749 300 9 649 300
02 – Emplois et formations maritimes	24 261 416 27 044 759	821 053 689 542	6 575 790 6 923 958	0 0	31 658 259 34 658 259	0 0
03 – Innovation et flotte de commerce	0 0	0 0	89 423 496 86 423 496	0 0	89 423 496 86 423 496	0 0
04 – Action interministérielle de la mer	18 533 180 7 406 695	10 040 965 4 335 532	196 908 176 182	0 0	28 771 053 11 918 409	2 162 534 0
05 – Soutien et systèmes d'information	6 897 129 8 469 732	1 488 099 744 681	0 208 511	0 0	8 385 228 9 422 924	180 000 466 000
07 – Pêche et aquaculture	10 820 686 16 121 471	0 0	36 754 788 33 986 329	331 283 198 957	47 906 757 50 306 757	0 0
08 – Planification et économie bleue	0 12 343 423	0 5 496 809	0 21 277	0 0	0 17 861 509	0 0
<b>Totaux</b>	<b>78 087 216 84 801 016</b>	<b>18 054 238 16 644 307</b>	<b>144 087 770 139 225 923</b>	<b>331 283 198 957</b>	<b>240 560 507 240 870 203</b>	<b>5 091 834 10 115 300</b>



## Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme n° 205 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025			
3 - Dépenses de fonctionnement	79 930 017 86 857 928 87 861 289 88 060 246	2 929 300 10 115 300	78 087 216 84 801 016 84 801 016 87 302 660	2 929 300 10 115 300
5 - Dépenses d'investissement	15 509 339 20 111 816 16 111 816 4 372 728	2 162 534 10 115 300 10 115 300	18 054 238 16 644 307 18 946 994 4 405 219	2 162 534 10 115 300 10 115 300
6 - Dépenses d'intervention	144 087 769 139 699 403 139 699 409 139 699 409		144 087 770 139 225 923 139 225 923 139 225 923	
7 - Dépenses d'opérations financières	331 283 198 957 198 957		331 283 198 957 198 957	
<b>Totaux</b>	<b>239 858 408</b> <b>246 868 104</b> <b>243 871 471</b> <b>232 132 383</b>	<b>5 091 834</b> <b>10 115 300</b> <b>10 115 300</b> <b>10 115 300</b>	<b>240 560 507</b> <b>240 870 203</b> <b>243 172 890</b> <b>230 933 802</b>	<b>5 091 834</b> <b>10 115 300</b> <b>10 115 300</b> <b>10 115 300</b>

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2022 ET 2023

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023			
3 – Dépenses de fonctionnement	79 930 017 86 857 928	2 929 300 10 115 300	78 087 216 84 801 016	2 929 300 10 115 300
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	56 280 017 62 173 145	2 929 300 10 115 300	54 437 216 60 113 233	2 929 300 10 115 300
32 – Subventions pour charges de service public	23 650 000 24 684 783		23 650 000 24 687 783	
5 – Dépenses d'investissement	15 509 339 20 111 816	2 162 534	18 054 238 16 644 307	2 162 534
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	13 199 708 18 641 093	2 162 534	15 745 086 15 210 084	2 162 534
52 – Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	2 309 631 1 470 723		2 309 152 1 434 223	
6 – Dépenses d'intervention	144 087 769 139 699 403		144 087 770 139 225 923	

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023				
61 – Transferts aux ménages	1 157 895 1 146 011		1 157 895 1 146 011	
62 – Transferts aux entreprises	95 848 370 92 465 927		95 848 370 93 810 924	
63 – Transferts aux collectivités territoriales	4 452 632 5 181 250		4 452 632 5 181 250	
64 – Transferts aux autres collectivités	42 628 872 40 906 215		42 628 873 39 087 738	
7 – Dépenses d'opérations financières	331 283 198 957		331 283 198 957	
72 – Dotations en fonds propres	331 283 198 957		331 283 198 957	
<b>Totaux</b>	<b>239 858 408</b> <b>246 868 104</b>	<b>5 091 834</b> <b>10 115 300</b>	<b>240 560 507</b> <b>240 870 203</b>	<b>5 091 834</b> <b>10 115 300</b>

## ÉVALUATION DES DÉPENSES FISCALES

## Avertissement

Le niveau de fiabilité des chiffrages de dépenses fiscales dépend de la disponibilité des données nécessaires à la reconstitution de l'impôt qui serait dû en l'absence des dépenses fiscales considérées. Par ailleurs, les chiffrages des dépenses fiscales ne peuvent intégrer ni les modifications des comportements fiscaux des contribuables qu'elles induisent, ni les interactions entre dépenses fiscales.

Les chiffrages présentés pour 2023 ont été réalisés sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2023. L'impact des dispositions fiscales de ce dernier sur les recettes 2023 est, pour sa part, présenté dans les tomes I et II de l'annexe « Évaluation des Voies et Moyens ».

Les dépenses fiscales ont été associées à ce programme conformément aux finalités poursuivies par ce dernier.

« ε » : coût inférieur à 0,5 million d'euros ; « - » : dépense fiscale supprimée ou non encore créée ; « nc » : non chiffrable.

Le « Coût total des dépenses fiscales » constitue une somme de dépenses fiscales dont les niveaux de fiabilité peuvent ne pas être identiques (cf. caractéristique « Fiabilité » indiquée pour chaque dépense fiscale). Il ne prend pas en compte les dispositifs inférieurs à 0,5 million d'euros (« ε »). Par ailleurs, afin d'assurer une comparabilité d'une année sur l'autre, lorsqu'une dépense fiscale est non chiffrable («nc») en 2023, le montant pris en compte dans le total 2023 correspond au dernier chiffrage connu (montant 2022 ou 2021); si aucun montant n'est connu, la valeur nulle est retenue dans le total. La portée du total s'avère toutefois limitée en raison des interactions éventuelles entre dépenses fiscales. Il n'est donc indiqué qu'à titre d'ordre de grandeur et ne saurait être considéré comme une véritable sommation des dépenses fiscales du programme.

## DÉPENSES FISCALES PRINCIPALES SUR IMPÔTS D'ÉTAT (4)

		(en millions d'euros)		
Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2021	Chiffrage 2022	Chiffrage 2023
720206	<b>Exonération des produits de leur pêche vendus par les marins-pêcheurs et armateurs à la pêche en mer</b> Exonérations <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 1934 - Dernière modification : 1993 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 261-2-4°</i>	4	5	5
820208	<b>Tarif réduit pour l'électricité consommée pour les besoins de l'activité de manutention portuaire dans les ports maritimes et certains ports fluviaux exposés à la concurrence internationale (niveau d'intensité énergétique au moins égal à 3 % en valeur de production ou 0,5 % en valeur ajoutée)</b> Électricité <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2022 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies C 8-C-g (abrogé) - CIBS L. 312-48 et L. 312-57-2 (à compter du 01/01/2023)</i>	-	-	0
230103	<b>Déduction exceptionnelle en faveur des navires, bateaux ou équipements répondant à des enjeux écologiques</b> Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2021 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 2018 - Dernière modification : 2021 - Dernière incidence budgétaire : 2039 - Fin du fait générateur : 2024 - code général des impôts : 39 decies C</i>	ε	ε	ε
320119	<b>Détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires</b> Modalités particulières d'imposition <i>Bénéficiaires 2021 : 40 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 2002 - Dernière modification : 2014 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 209-0 B</i>	395	3 810	nc
<b>Total</b>		<b>399</b>	<b>3 815</b>	<b>3 815</b>

## ■ DÉPENSES FISCALES SUBSIDIAIRES SUR IMPÔTS D'ÉTAT (1)

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière subsidiaire		Chiffre 2021	Chiffre 2022	Chiffre 2023
300101	<p><b>Exonération sous certaines conditions : - des coopératives agricoles et de leurs unions ; - des coopératives artisanales et de leurs unions ; - des coopératives d'entreprises de transport ; - des coopératives artisanales de transport fluvial ; - des coopératives maritimes et de leurs unions</b></p> <p>Exonérations</p> <p><i>Bénéficiaires 2021 : 1012 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 1948 - Dernière modification : 1983 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 207-1-2°, 3° et 3° bis</i></p>	125	115	107
<b>Total</b>		<b>125</b>	<b>115</b>	<b>107</b>

## Justification au premier euro

### Éléments transversaux au programme

#### ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Surveillance et sûreté maritimes	0	32 409 645	32 409 645	0	30 278 849	30 278 849
02 – Emplois et formations maritimes	0	38 460 041	38 460 041	0	34 658 259	34 658 259
03 – Innovation et flotte de commerce	0	86 423 496	86 423 496	0	86 423 496	86 423 496
04 – Action interministérielle de la mer	0	12 586 933	12 586 933	0	11 918 409	11 918 409
05 – Soutien et systèmes d'information	0	8 829 292	8 829 292	0	9 422 924	9 422 924
07 – Pêche et aquaculture	0	50 297 188	50 297 188	0	50 306 757	50 306 757
08 – Planification et économie bleue	0	17 861 509	17 861 509	0	17 861 509	17 861 509
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>246 868 104</b>	<b>246 868 104</b>	<b>0</b>	<b>240 870 203</b>	<b>240 870 203</b>

#### ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

##### PRINCIPALES ÉVOLUTIONS

En 2023, la principale évolution concerne le transfert des crédits dédiés à la pêche et à l'aquaculture, anciennement rattachés au programme 149 et désormais intégrés au programme 205 dans une action dédiée. En plus de celle-ci, une nouvelle action « Planification et économie bleue » est également créée. Elle regroupe les sujets anciennement identifiés sur l'action 4 « Action interministérielle de la mer » que sont les activités de plaisance et de coordination mer et littoral (notamment le fonds d'intervention maritime - FIM).

##### MODIFICATIONS DE MAQUETTE

Le déplacement de l'action pêche du programme 149 au programme 205 représente un montant de 47,9 M€.

##### TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants					+48 331 884	+48 341 453	<b>+48 331 884</b>	<b>+48 341 453</b>
Transfert en PLF 2023 des crédits "Capitainerie des ports" MTE au MIMER - DG AMPA	203 ►				+272 000	+272 000	<b>+272 000</b>	<b>+272 000</b>

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transfert en PLF 2023 des crédits "pêche" du P149 vers le P205 DG AMPA	149 ►				+47 897 188	+47 906 757	<b>+47 897 188</b>	<b>+47 906 757</b>
Transfert en PLF 2023 des crédits de fonctionnement du P215 vers le P205 DG AMPA	215 ►				+162 696	+162 696	<b>+162 696</b>	<b>+162 696</b>
Transferts sortants					-125 000	-125 000	<b>-125 000</b>	<b>-125 000</b>
Mise en place Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA)	► 217				-125 000	-125 000	<b>-125 000</b>	<b>-125 000</b>

## Dépenses pluriannuelles

### ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

#### ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2022

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 (RAP 2021)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022
21 063 538	0	330 015 565	325 289 495	25 826 877

#### ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP au-delà de 2025
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022	CP demandés sur AE antérieures à 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE antérieures à 2023
25 826 877	22 727 653 0	1 033 074	1 033 075	1 033 075
AE nouvelles pour 2023 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023
246 868 104 10 115 300	218 142 550 10 115 300	22 727 653	2 998 950	2 998 951
<b>Totaux</b>	<b>250 985 503</b>	<b>23 760 727</b>	<b>4 032 025</b>	<b>4 032 026</b>

#### CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2023

CP 2023 demandés sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2024 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023
88,82 %	8,84 %	1,17 %	1,17 %

## Justification par action

### ACTION (13,1 %)

#### 01 – Surveillance et sûreté maritimes

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	32 409 645	<b>32 409 645</b>	9 149 300
Crédits de paiement	0	30 278 849	<b>30 278 849</b>	9 649 300

Dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement, 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 les ports français ;
- 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.

**L'État du pavillon** applique pour ses navires les normes de sécurité et de sûreté définies par les conventions internationales et ses instruments d'application. Ces normes régissent la construction, l'équipement, l'entretien et la conduite des navires, ainsi que la qualification des équipages. L'objectif est d'assurer un niveau élevé de sécurité et de qualification et ainsi limiter autant que possible les événements de mer, et réduire les conséquences dommageables. Cette réglementation encadre aussi les différents rejets des navires dans l'air ou l'eau, ainsi que diverses normes environnementales.

Le contrôle de la sécurité des navires français, effectué par les centres de sécurité des navires (CSN), 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 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.

La délivrance et le renouvellement de certains certificats internationaux pour les navires de charge effectuant une navigation internationale ont été délégués aux sociétés de classification reconnues. Au titre de ces délégations une surveillance des sociétés de classification habilitées est réalisée au regard des obligations du pavillon relevant de la directive 2009/21 CE. Depuis l'été 2013, avec l'entrée en vigueur de la Convention internationale sur le travail maritime, les compagnies et les navires engagés dans une navigation internationale disposent d'une certification sociale par les autorités du pavillon.

Enfin, le bureau enquête accident (BEA–mer) réalise les enquêtes techniques sur les événements de mer et préconise des recommandations afin de renforcer la sécurité maritime.

**Le Memorandum d'entente de Paris et la directive européenne 2009/16/CE sur le contrôle des navires au titre de l'État du port** prévoient l'obligation pour chaque État membre d'effectuer un nombre déterminé d'inspections des navires battant pavillon étranger faisant escale dans les ports de cet État. Le système d'information européen THETIS procède à un ciblage en temps réel des navires à inspecter selon des critères prédéfinis. Le respect de la réalisation de ces obligations est vérifié annuellement par l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM), qui rend compte des résultats chiffrés à la Commission européenne.

Le contrôle des navires étrangers, au titre de l'État du port, consiste, pour les inspecteurs de la sécurité des navires, à vérifier la conformité aux différentes conventions internationales couvrant les domaines de la sécurité (SOLAS, Load-



Line), la qualification des équipages (STCW), la prévention des pollutions marines (MARPOL) et les normes sociales (MLC 2006). Ces contrôles sont effectués selon des modalités communes à l'ensemble des États signataires du Memorandum d'entente, et exigent des compétences et des qualifications spécifiques de la part des inspecteurs.

Pour la qualité de l'air et la santé publique, la DGAMPA œuvre à la réduction des émissions d'oxydes de soufre et d'azote des navires.

**En tant qu'État côtier**, la France met en œuvre des aides à la navigation (plus de 6000 en métropole et outre-mer) et une surveillance de la navigation maritime qui contribuent à la mission de sécurité de la navigation dans les eaux sous juridiction française. Cette mission découle des obligations au titre de la convention internationale SOLAS. Cette mission repose principalement sur l'organisation et la coordination de la recherche et du sauvetage maritime, la sécurisation des routes et des accès portuaires avec le balisage maritime, la surveillance de la circulation du trafic maritime dans les zones de séparation de trafic, l'information des capitaines, patrons et skippers sur l'environnement et la situation nautique, y compris les données météorologiques.

Ces missions mettent en œuvre des moyens techniques complexes :

- les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) : des investissements conséquents sur l'immobilier, les radiocommunications, les radars côtiers, les systèmes intégrés de surveillance de la navigation et les systèmes d'aide à la décision permettent de répondre aux exigences et aux défis qui se présentent pour la surveillance maritime et la recherche des pollutions provoquées par les navires ;

- les aides à la navigation se modernisent et intègrent les préoccupations gouvernementales et internationales de préservation de l'environnement, en développant un programme de modernisation des balises visant à les rendre moins consommatrices d'énergie et plus autonomes (utilisation de LED, mise en place de panneaux solaires) et visant à mieux gérer leur fonctionnement notamment en renouvelant les automates de gestion et en implémentant un programme de télésurveillance des aides à la navigation les plus sensibles, permettant d'en connaître l'état à tout moment. Les services maritimes des phares et balises assurent la gestion opérationnelle de l'ensemble des phares et balises (en mer et à terre) ainsi que des aides radioélectriques à la navigation (systèmes AIS et DGPS). Pour l'intervention sur les matériels et les équipements en mer, ils disposent des navires et des équipages de l'armement des phares et balises (APB). Ces navires font l'objet d'un programme de renouvellement progressif dans le cadre du plan de modernisation des affaires maritimes, en vue de disposer d'unités plus performantes, notamment en matière environnementale. La mise en service, à Lorient fin 2017, du « Gavrinis », a permis de remplacer deux navires obsolètes et de valider un nouveau format de navires destinés aux travaux dans les eaux côtières peu profondes, avec une habitabilité permettant d'effectuer des campagnes de plusieurs jours. Un second baliseur, embarquant des technologies innovantes dans le domaine de la prévention de la pollution, basé à La Rochelle, a été livré en 2019, sur le même principe de remplacement de deux navires anciens. Une vedette a également été livrée en Corse en 2020. Au-delà du plan de relance qui permettra de financer l'acquisition de deux autres navires, un baliseur côtier pour la Corse a remplacé le baliseur des Îles Sanguinaires II qui s'est échoué en décembre 2020.

Cette action du programme portera une partie du plan de modernisation en 2023 avec le renouvellement ou l'affermissement de marchés portant sur les systèmes de surveillance et de communication, ainsi que le renouvellement de certains équipements.

Le projet du système français d'alerte précoce pour la surveillance de la navigation maritime, grâce aux technologies du numérique et à l'intelligence artificielle a été lauréat de la première session de l'appel à projets 2019 du Fonds pour la transformation de l'action publique (FTAP), lequel s'inscrit dans le cadre du grand plan d'investissement. Le montant accordé par le fonds s'élève à 1 M€. Ce projet est cofinancé par le programme « Affaires maritimes, pêche et aquaculture » à hauteur de 1,1 M€ en AE et en CP. La crise sanitaire a retardé le lancement du projet qui nécessite une phase d'appropriation des méthodes de travail directement au contact des opérateurs affectés dans les CROSS à la surveillance de la navigation.

Les collectivités territoriales et les ports versent au programme des fonds de concours correspondant à leur contribution à l'entretien de la signalisation maritime réalisée par les services des phares et balises. Des conventions de financements conjoints des aides à la navigation maritimes (ANM) peuvent être contractualisées avec ces mêmes tiers.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	13 153 581	13 414 936
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	13 153 581	13 414 936
Dépenses d'investissement	7 769 894	5 377 743
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	7 769 894	5 377 743
Dépenses d'intervention	11 486 170	11 486 170
Transferts aux autres collectivités	11 486 170	11 486 170
<b>Total</b>	<b>32 409 645</b>	<b>30 278 849</b>

**Surveillance du trafic maritime (CROSS) : 6,03 M€ en AE et 5,41 M€ en CP***Dépenses de fonctionnement (4,97 M€ en AE et 4,88 M€ en CP)*

Le fonctionnement courant des cinq CROSS de métropole et des deux CROSS d'outre-mer (Martinique et Réunion) est financé par des crédits délégués aux directions interrégionales de la mer et directions de la mer outre-mer. Pour l'exécution des missions incombant à ces services, et aux centres spécialisés dans le secours en mer du Pacifique (Nouvelle-Calédonie et Polynésie française), des dépenses sont également réalisées par le biais de conventions et de partenariats, notamment l'abonnement aux bases de données Lloyd's, Équasis, le contrat de diffusion en Manche des renseignements de sécurité maritime par Navtex (à partir de la station anglaise de Niton). Le budget prévoit également le financement du fonctionnement du centre français de traitement des alertes de détresse COSPAS-SARSAT (FMCC – *French Mission Control Centre*) et la contribution annuelle de la France au fonctionnement du centre spécialisé de Nouméa, dans le cadre de la convention signée avec l'office des postes et télécommunications (OPT) de Nouvelle-Calédonie. Ces crédits comportent les dépenses de maintien en condition opérationnelle (MCO) des équipements radars, de télécommunications et des systèmes d'information des CROSS. Cela concerne les systèmes radars dédiés à la surveillance des dispositifs de séparation de trafic en Manche et Mer du Nord (soit 6 radars).

Le marché de maintenance a été renouvelé en 2020 pour une durée de 2 ans, temps nécessaire au lancement du programme de remplacement des radars financé par le plan de relance ;

- les stations de radiocommunications (VHF - MF) dédiées au système mondial de détresse et de sécurité en mer (S MdsM) et télécommandées depuis les CROSS ;
- le SGVT (Système de Gestion des Voies de Télécommunications) permettant l'exploitation opérationnelle des équipements de radiocommunication ;
- la maintenance des systèmes informatiques (pare-feux, serveurs) et de téléphonie (autocommutateurs, enregistreurs). Le maintien en condition opérationnelle concerne également l'entretien des infrastructures techniques des CROSS et leur alimentation / distribution électrique (groupes électrogènes, onduleurs) ;
- les systèmes d'informations liés au suivi du trafic maritime (Trafic 2000, GRACE) mis en place en application de la directive européenne 2002/59 pour répondre à l'objectif de renforcement de la sécurité des navires et la protection de l'environnement.

En ce qui concerne l'extension des systèmes de télécommunication et d'information, le système modulaire SeaMIS d'assistance à la conduite des missions de recherche et sauvetage en mer constitue une priorité de l'action. Cette opération, initiée en décembre 2016, est désormais menée dans le cadre du plan de modernisation de l'administration des affaires maritimes. La phase de maintien en condition opérationnelle et de maintenance évolutive est effective depuis 2020 et se poursuit jusqu'en 2023. Ce système fait appel aux techniques d'intelligence artificielle. S'agissant du réseau de radiocommunication VHF, l'exécution du marché de renouvellement des équipements radio et AIS est à poursuivre, pour répondre aux exigences de disponibilité du système mondial de détresse et de sécurité en mer. Le versement d'une subvention au centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) est prévu dans le cadre de la réalisation de sa mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour des marchés d'équipements techniques.

*Dépenses d'investissements (1,06 M€ en AE et 0,53 M€ en CP)*

Elles sont soutenues par les crédits du plan de relance, à hauteur de 20 M€. Elle sont néanmoins en hausse du fait du financement du Guichet unique maritime portuaire (GUMP).

**Contrôle des Navires, Bureau Enquête Accident : 0,9 M€ en AE et 0,99 M€ en CP**

## 1. Contrôle des navires

*Crédits de fonctionnement (0,85 M€ en AE et 0,94 M€ en CP)*

Ces crédits incluent les dépenses de fonctionnement des 16 centres de sécurité des navires (CSN) répartis sur le littoral, services en charge du contrôle de l'État du pavillon et de l'État du port gérés au niveau des services déconcentrés. Il s'agit des dépenses en matière d'immobilier (loyers et charges, énergie), de frais de mission des agents ainsi que des dépenses d'analyses en laboratoire (contrôle des émissions d'oxydes de soufre des carburants par exemple). Ils incluent également des actions internationales ou centralisées pour le contrôle des navires. L'adhésion annuelle aux trois memoranda régionaux (ou MoU : memorandum of understanding, MoU Paris, MoU Océan Indien et MoU Caraïbes, accords entre nations maritimes visant à harmoniser les contrôles des navires) relatifs à l'organisation et à l'harmonisation des contrôles des navires étrangers dans les ports français, est l'opportunité de mettre en commun les données internationales de suivi des navires, et identifier plus efficacement ceux devant faire l'objet d'inspections approfondies. En particulier, l'adhésion au MoU de Paris donne accès à la base THETIS pour le contrôle des navires (obligations communautaires, directive 2009/16/CE). Les actions centralisées permettent également de conduire les marchés nationaux d'analyses pour les hydrocarbures et les eaux de ballast, que les services locaux utilisent. Enfin, le maintien en conditions opérationnelles de la base « GINA » (système de gestion des inspections des navires sous pavillon français), où sont enregistrés 10 000 navires professionnels français, permet également de planifier les visites et contrôles réalisés. La base doit être mise à jour pour tenir compte des évolutions réglementaires qui impactent les modalités de visite et la délivrance des certificats. Elle doit également être modernisée pour faciliter le travail des agents et optimiser le suivi des missions par les services en charge du contrôle de l'activité et de la stratégie. Il est également prévu que cette application puisse fournir des certificats dématérialisés aux usagers.

## 2. Bureau Enquête Accident en mer

*Crédits de fonctionnement (0,05 M€ en AE et en CP)*

Cette dotation permet au BEA Mer d'assurer son fonctionnement technique : matériel, expertise, études et honoraires. L'application de la directive européenne relative aux principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes entraîne des contraintes pour le BEA Mer.

**Signalisation maritime, Phares et Balises : 14 M€ en AE et 11,87 M€ en CP***Dépenses de fonctionnement (7,31 M€ en AE et 7,55 M€ en CP)*

L'Armement des Phares et Balises (APB) assure l'ensemble des opérations de transport et de manutention pour les établissements de signalisation maritime (ESM) en mer. Le budget de fonctionnement de l'APB (4 M€ en AE et CP) représente des dépenses liées à l'exploitation des navires, aux prestations des sociétés de classification indispensables au renouvellement du permis de navigation, à la formation du personnel, aux achats et remplacements de matériels de protection individuelle ainsi qu'aux dépenses de fonctionnement du siège de l'APB situé à Quimper. Les dépenses de fonctionnement des services locaux des Phares et Balises de métropole et d'outre-mer concentrent 6,76 M€ en AE et 7 M€ en CP. Ces crédits concernent le fonctionnement et le maintien en conditions opérationnelles des 6 100 établissements de signalisation maritime. Ils prévoient l'achat de matériaux de génie civil pour les réparations courantes, l'entretien des ateliers techniques et des bâtiments, l'acquisition des moyens de fonctionnement et d'équipement des agents (véhicules techniques, équipements de protection individuels des personnels, etc.). Ils couvrent également la formation des agents. Le financement des opérations lourdes de rénovation des édifices vétustes, de travaux de génie civil et de remplacement de pièces de structures est prévu. Il s'agit également, dans certains cas précis et limités, d'opérations patrimoniales sur les phares et maisons feux visant à accompagner leur préservation, leur transfert et leur reconversion, avec une stratégie de valorisation visant à favoriser le partage et la

conservation des ouvrages historiques (grands phares du littoral). Des accords-cadres de fourniture de matériels sont également conclus par l'administration centrale afin de bénéficier de conditions tarifaires plus avantageuses et de mener une politique technique d'harmonisation des matériels. Ils sont exécutés par les services du littoral afin de prendre en compte les aspects opérationnels inhérents à ces achats. Il s'agit notamment des marchés de fournitures de chaînes, de pièces détachées de bouées, de systèmes de cartes électroniques, d'équipements de gestion d'énergie, de sources lumineuses nouvelles générations.

#### *Dépenses d'investissements (6,71 M€ en AE et 4,84 M€ en CP)*

Pour ce qui concerne l'APB (0,2 M€ en AE et en CP), il s'agit en premier lieu des travaux de gros entretiens (carénage, rénovation motorisation, travaux sur installations hydrauliques, etc.), interventions nécessaires pour éviter des traitements curatifs plus coûteux pouvant impliquer des immobilisations prolongées des baliseurs et plates-formes de chantier. En second lieu, le plan de modernisation des affaires maritimes présente un volet important en matière de moyens nautiques de l'APB. Il s'agit de remplacer 17 unités par 9 navires polyvalents, performants tant sur le plan technique que sur le plan environnemental. Un navire a été déjà livré début 2020. Les opérations de renouvellement de la flotte des affaires maritimes se sont poursuivies en 2022, notamment grâce aux crédits alloués au titre du plan de relance avec l'acquisition d'un baliseur océanique. En 2023 le projet de renouvellement d'un baliseur côtier est encore en lice à hauteur de 5 M€. Les autres crédits d'investissements concernent les opérations de remise à niveau, d'amélioration des technologies et de modernisation des infrastructures et matériels des établissements de signalisation maritime (ESM), qui nécessitent l'acquisition de pièces techniques importantes (optiques de phares, systèmes de solarisation, pylônes, etc.). De plus, les programmes et technologies en service requièrent également des opérations de maintenance et des mises à jour. Dans le cadre du plan de modernisation des affaires maritimes, des actions d'investissement sur des technologies d'avenir seront menées, afin de positionner la France dans les pays les plus avancés en matière de nouvelles formes de signalisation maritime. Il s'agit :

- de finaliser le renouvellement des balises répondeuses radar installées sur le littoral : ces systèmes permettent aux navires de visualiser la position des balises sur leur écran radar ;
- de la poursuite du plan quinquennal de déploiement d'un système d'identification automatique des aides à la navigation les plus sensibles porté par le réseau interministériel de l'État (RIE) ;
- de poursuivre et finaliser le déploiement des émetteurs/récepteurs de signal DGPS. Ce programme de positionnement GPS amélioré permettra aux navires de disposer d'une meilleure fiabilité du calcul de leur position ;
- de doter les services d'un outil de pilotage de leur activité performant et efficace. Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) apporte une expertise dans le domaine maritime et réalise, pour le compte des Phares et Balises, les études, documentations et veilles relatives aux systèmes d'information, au patrimoine, et à l'amélioration des matériels (efficacité, moindre coût environnemental, modernisation des automatismes, des systèmes énergétiques, des optiques des phares) et de la gestion du parc des ESM.

#### *Dépenses d'intervention (11,5 M€ en AE et en CP)*

Ces crédits sont dédiés à une convention passée avec le CEREMA ainsi qu'au financement de la restauration du phare de Cordouan pour environ 0,57 M€ en AE et en CP .

La société nationale de sauvetage en mer (SNSM), association reconnue d'utilité publique, est un partenaire indispensable de l'État pour la réalisation de la mission de secours en mer. Elle reçoit une subvention à hauteur de 10,5 M€ en AE et en CP. La SNSM s'appuie sur l'activité de 89 salariés et 8630 bénévoles. L'association dispose d'une flotte composée de près de 200 embarcations principales, réparties en 40 canots tous temps (CTT), 31 vedettes de 1<sup>ère</sup> classe (V1), 72 vedettes de 2<sup>e</sup> classe (V2), 3 vedettes de 3<sup>e</sup> classe (V3), 20 vedettes légères, plus d'une centaine d'embarcations semi-rigides. Des pneumatiques et des jets-skis viennent compléter le dispositif décrit. Le programme « Cap 2030 » de renouvellement et de rationalisation de la flotte a été lancé et les premières vedettes de la nouvelle gamme sont sorties du chantier de construction à l'automne 2021. Sous la coordination des CROSS, la SNSM contribue à plus de la moitié des opérations de sauvetage en mer.

**ACTION (15,6 %)****02 – Emplois et formations maritimes**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	38 460 041	<b>38 460 041</b>	0
Crédits de paiement	0	34 658 259	<b>34 658 259</b>	0

Le programme apporte un soutien financier aux structures de formation secondaire maritime (CAP-BAC professionnel BTS) 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 80 classes. Les lycées disposent également de classes de BTS.

La formation supérieure est assurée au sein de l'école nationale supérieure maritime (ENSM), opérateur du programme, qui prépare principalement aux carrières d'officier de la marine marchande et délivre le titre d'ingénieur.

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.

Le programme finance également le 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. Enfin, l'action vise le soutien aux associations d'accueil des marins dans les ports, ou qui agissent pour aider les marins sans emploi, dans le cadre des dispositions prévues par la convention du travail maritime de l'organisation internationale du travail. Les moyens consacrés à ce soutien constituent désormais uniquement un complément au financement principal issu d'une partie des taxes portuaires, à la suite de la réforme intervenue en la matière.

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	30 810 041	27 044 759
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	6 560 041	2 794 759
Subventions pour charges de service public	24 250 000	24 250 000
Dépenses d'investissement	726 042	689 542
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	726 042	689 542
Dépenses d'intervention	6 923 958	6 923 958
Transferts aux ménages	937 500	937 500
Transferts aux collectivités territoriales	5 031 250	5 031 250
Transferts aux autres collectivités	955 208	955 208
<b>Total</b>	<b>38 460 041</b>	<b>34 658 259</b>

**Formation initiale des marins : 36,31 M€ en AE et 32,81 M€ en CP***Dépenses de fonctionnement (29,75 M€ en AE et 26,25 M€ en CP)*

L'École nationale supérieure maritime (ENSM), unique opérateur du programme, reçoit une subvention pour charges de service public de 24,25 M€ en AE et en CP. En 2023, celle-ci est abondée de 1 M€ supplémentaires en AE et en CP. L'école bénéficie également d'une subvention d'investissement, conformément à l'orientation donnée à l'issue du Fontenoy du maritime d'augmenter le nombre d'officiers de la marine marchande, de 5,5 M€ en AE et 2 M€ en CP.

*Dépenses d'intervention (6,56 M€ en AE et en CP)*

La formation initiale des marins est dispensée par les lycées professionnels maritimes (LPM), et des centres outre-mer et privés.

Les subventions (4,95 M€ en AE et en CP) aux douze lycées professionnels maritimes (LPM) permettent d'assurer les obligations du face-à-face pédagogique, la mise en œuvre des stages professionnels destinés aux élèves et rendus obligatoires par les obligations de sécurité à bord des navires (lutte contre l'incendie, communications radio, formations médicales, gestion des situations d'urgence, etc.). Ces subventions sont revues à la hausse afin d'intégrer les revalorisations du point d'indice.

Des crédits (0,08 M€ en AE et en CP) sont également destinés à la formation continue des personnels des LPM (dans les domaines techniques, évolutions de la réglementation, soutien à l'organisation de formateurs internes pour encourager le travail en réseau dans le cadre des stages obligatoires prévus au référentiel des baccalauréats professionnels maritimes).

Des crédits (0,7 M€ en AE et en CP) sont également employés pour subventionner les établissements offrant une formation maritime secondaire agréée en l'absence de LPM, notamment en outre-mer où cinq établissements accueillent environ 600 élèves chaque rentrée. Des établissements privés d'enseignement maritime agréés en métropole sont également concernés par cette action.

Enfin, il s'agit de la subvention de fonctionnement de l'Unité de concours et d'examens maritimes (UCEM), qui organise les examens maritimes.

Le financement des aides aux élèves boursiers des LPM (0,7 M€ en AE et en CP), dont la proportion dépasse régulièrement les 50 % dans l'enseignement maritime secondaire (contre environ 36 % dans les établissements d'enseignement gérés par le ministère de l'Éducation nationale), représente une priorité de l'action. Les barèmes applicables sont identiques à ceux qui existent dans l'éducation nationale et dans les lycées professionnels agricoles.

Des crédits sont également utilisés pour assurer la présence d'assistantes sociales au sein des établissements, dans des missions médico-sociales, notamment la prévention contre les addictions.

Enfin, des crédits (0,13 M€ en AE et en CP) sont prévus pour d'autres entités telles que : l'Unité des concours et examens maritimes (UCEM), Bourcefranc et le Service social maritime.

**Formation continue des marins : 0,24 M€ en AE et en CP***Dépenses d'intervention (0,24 M€ en AE et en CP)*

Ces crédits concernent essentiellement les subventions accordées dans le cadre de la formation continue via l'agence de services et de paiement (ASP) afin de couvrir la rémunération d'environ 250 stagiaires chaque année et de près de 1 250 mois de stage de formation continue. La subvention versée par l'intermédiaire de l'ASP sert à rémunérer les formations continues des demandeurs d'emploi qui ont épuisé toutes les autres voies possibles de prise en charge de leur formation. Ces dépenses sont comptabilisées par année civile mais courent sur 18 mois.

**Aide et protection du monde maritime (action sociale et médicale) : 1,9 M€ en AE et 1,61 M€ en CP***Dépenses de fonctionnement (1,05 M€ en AE et 0,8 M€ en CP)*

Des crédits sont destinés aux opérations de communication vis-à-vis des marins concernant les titres et formations. Les titres des marins délivrés doivent être revalidés tous les 5 ans, et 50 000 titres sont délivrés chaque année, avec une tendance à la hausse à la suite de l'évolution des obligations liées à la convention internationale de l'organisation maritime internationale, notamment l'incorporation du secteur de la pêche. Un processus de numérisation des titres a été initié dans le cadre de la simplification des démarches administratives dans les secteurs maritimes (Comité interministériel de la mer de 2014) et permet de ne plus avoir recours à l'imprimerie nationale, qui était chargée de l'édition des titres. La prochaine étape de modernisation consistera en la dématérialisation du processus de délivrance des titres.

Dans le cadre d'une convention pluriannuelle, le financement du centre de consultations médicales maritimes (CCMM) permet de mettre à disposition un service permanent et gratuit pour les navigants, de consultations et d'assistance télé-médicales pour tout navire en mer. Le CCMM assure pour la France, depuis 1983 (environ 3 000 téléconsultations

réalisées), une prestation d'assistance, le plus souvent par satellite, avec transmission d'images, d'électrocardiogrammes et de vidéos. La réponse médicale est assurée en continu par les médecins dont l'activité est dédiée au CCMM aux heures ouvrables, par le médecin régulateur du SAMU aux autres moments et, si besoin, par le médecin d'astreinte. Divers praticiens sont régulièrement sollicités pour formuler des avis spécialisés.

#### Dépenses d'investissements (0,73 M€ en AE et 0,69 M€ en CP)

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan de modernisation des affaires maritimes, sont programmées les dépenses nécessaires à la poursuite de la dématérialisation généralisée des procédures « gens de mer/formation » : adaptations nécessaires au portail à destination des armateurs, refonte des applications Agenda et développement des modules de dématérialisation tournés vers les usagers (applications dans le domaine de la formation maritime :

Item et Amfore). Il s'agit de s'adapter aux besoins des utilisateurs, et développer de nouvelles télé-procédures. Ces applications contribuent également à la simplification de la relation usager/administration, et sécurisent le processus de formation et de délivrance des titres (simplification et sécurisation des échanges d'informations, planification des sessions, inscription des candidats, enregistrement du suivi et de l'acquisition des modules de formation).

Pour les armateurs, ces applications représentent un vecteur de réforme du permis d'armement, avec de nouvelles modalités de déclaration des équipages par les armateurs, le principe de contrôles *a posteriori*, dans le respect du principe « Dites-le-nous une fois ».

Le service de santé des gens de mer (SSGM) a la responsabilité de délivrer les certificats d'aptitude pour embarquer. Il assure la médecine de santé au travail des marins. Les crédits permettent le fonctionnement du SSGM, organisé en 44 points de consultations sur le littoral métropolitain et des Outre-mer, chaque équipe couvrant un secteur plus ou moins étendu en fonction du nombre de marins et des distances à parcourir. Ces crédits servent également à l'achat de tests et de matériels médicaux. Des crédits sont prévus pour la maintenance du système d'information médical du SSGM.

#### Dépenses d'intervention (0,12 M€ en AE et en CP)

Des subventions sont destinées aux associations d'accueil des marins dans les ports dans le cadre des dispositions prévues par la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail (0,05 M€ en AE et en CP) en vue notamment de soutenir plusieurs dépenses d'investissement en matériel nécessaires à ces associations, ou encore de l'abondement du fonds de solidarité destinés aux marins abandonnés (0,03 M€ en AE et en CP) et plus globalement aux associations de marins (0,04 M€).

## **ACTION (35,0 %)**

### 03 – Innovation et flotte de commerce

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	86 423 496	<b>86 423 496</b>	0
Crédits de paiement	0	86 423 496	<b>86 423 496</b>	0

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 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 cotisations sociales et de charges fiscales ;
- favoriser la qualité du pavillon français et l'amélioration de la sécurité maritime grâce au renouvellement et à la modernisation de la flotte de commerce.

Les crédits de l'action 3 sont alloués à deux dispositifs de soutien à la flotte, et à la prise en charge des pensions et retraites de la Compagnie générale maritime et financière (CGMF) :

Le **dispositif d'exonération de cotisations patronales** prévu à l'article L.5553-11 du code des transports s'adresse aux entreprises employant des gens de mer affiliés à l'établissement national des invalides de la marine (ENIM), sur des navires de commerce battant pavillon français, ou communautaire, ou de l'Espace économique européen, affectés à des activités de transport maritime, et soumis à concurrence internationale.

Ce dernier comprend la compensation :

- à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) de l'exonération des cotisations sociales patronales relatives à la maladie, la vieillesse pour les gens de mer embarqués sur des navires exploités par des entreprises situées en outre-mer ;
- à l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) de (i) l'exonération des cotisations sociales patronales relatives à la maladie, la vieillesse pour des gens de mer embarqués sur des navires exploités par des entreprises situées en France métropolitaine, et (ii) des cotisations patronales relatives aux allocations familiales;
- à l'Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (UNEDIC) de l'exonération des cotisations sociales patronales relatives à l'assurance chômage.

Le **dispositif de soutien aux entreprises d'armement maritime (SEAM)** mis en place pour trois ans (2022 à 2024) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022. Ce dernier reconduit et élargit l'aide gouvernementale exceptionnelle accordée en 2021 aux entreprises d'armement maritime effectuant du transport international de passagers. Le SEAM a été conçu comme une mesure de compétitivité et de soutien à l'emploi, en période de sortie de crise, au bénéfice du secteur maritime. Cette aide s'adosse au dispositif existant d'exonération des cotisations patronales au bénéfice des armateurs ou entreprises d'armement maritime en situation de concurrence internationale (article L.5553-11 du code des transports), et constitue un versement direct et semestriel aux entreprises éligibles d'un montant équivalent aux cotisations salariales (part ENIM, CSG-CRDS) dont elles s'acquittent.

Le **financement des pensions de retraite, des compléments de mutuelle et des rentes d'accident du travail de la Compagnie générale maritime et financière (CGMF)**, société dont l'actionnaire unique est l'État. Ces engagements sociaux de l'État ont été pris en charge par le programme 205 lors de la privatisation de l'ancienne compagnie générale maritime (CGM), et de la liquidation de la Société nationale Corse-Méditerranée (SNCM) en 2015. La baisse annuelle des crédits est liée à la diminution progressive du nombre des ayants-droit puisque ce régime n'admet plus de nouveaux pensionnaires.

Par ailleurs, le Comité interministériel de la mer (CIMER) de 2022 a acté l'affiliation obligatoire à l'ENIM de l'ensemble des gens de mer résidents en France et embarqués sur des navires immatriculés au registre de Wallis-et-Futuna du pavillon français. Cette mesure rendra éligibles aux dispositifs d'exonération de cotisations patronales et de SEAM près de 250 personnels. L'affiliation de ces marins générera un surcoût pour l'action 3, qui sera réparti entre les deux dispositifs précités.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	86 423 496	86 423 496
Transferts aux entreprises	65 623 496	65 623 496
Transferts aux autres collectivités	20 800 000	20 800 000
<b>Total</b>	<b>86 423 496</b>	<b>86 423 496</b>

Contribution au financement de compléments retraite et rentes d'accidents du travail de la CGMF (7 M€ en AE et en CP) : La compagnie générale maritime et financière (CGMF) est une société en charge du portage et de la gestion des engagements financiers et sociaux de la compagnie générale maritime (CGM) et de la société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM). La contribution du programme à la CGMF est destinée au financement :



- de la caisse de retraite de la CGMF, afin de permettre aux pensionnés de percevoir les mêmes retraites que celles prévues par le protocole n° 1 du 24 avril 1979 et n° 2 du 16 mai 1979 conclu par l'État et la CGMF ;
- du comité de gestion des risques d'accidents du travail (CGRAT), prenant en charge les rentes d'accidents du travail survenus avant 1979.

Dispositifs d'aide à la flotte de commerce ENIM, ACOSS, UNEDIC (67.12 M€ en AE et en CP) : L'exonération des contributions patronales au bénéfice des armateurs en situation de concurrence internationale pour leurs navires battant pavillon français et communautaire, est prévue par l'article L. 5553-11 du code des transports.

#### - Exonérations dites ENIM

Des crédits sont prévus pour la compensation à l'établissement national des invalides de la marine (ENIM) de l'exonération des contributions patronales à ce régime (vieillesse et maladie), ainsi que la prise en charge du rattachement des marins de Wallis et Futuna au régime de l'ENIM.

#### - Exonérations dites non-ENIM

Des crédits sont prévus pour la compensation à l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale (ACOSS) et à l'UNEDIC de l'exonération des contributions patronales relatives aux allocations familiales et au risque chômage.

Aide de Soutien aux entreprises d'armement maritime (12,3 M€ en AE et en CP) :

Le versement de l'aide est semestriel et intègre les armements de Wallis et Futuna. Le second semestre 2022, payé en début d'année 2023, sera financé par reports.

## ACTION (5,1 %)

### 04 – Action interministérielle de la mer

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	12 586 933	<b>12 586 933</b>	0
Crédits de paiement	0	11 918 409	<b>11 918 409</b>	0

**L'action civile de l'État en mer (AEM)** revêt des formes diverses : police, réglementation des pêches, sécurité maritime, 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. Le secrétariat d'État chargé de la mer participe à plus de 40 missions, et en coordonne une quinzaine. Dans ce cadre, les services relevant de la DGAMPA 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. Cette mission connaît une montée en puissance importante depuis 2015 ;
- au contrôle de l'environnement marin : police encore jeune mais en pleine expansion depuis 2015 ;
- 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 contrôles des pêches s'est renforcée.

Dans ce contexte, les personnels et les unités du **dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes (DCS)** jouissent d'un statut d'acteurs incontournables du contrôle des pêches en mer comme à terre, en particulier dans le cadre des plans de contrôles conjoints communautaires (cabillaud, thon rouge) mis en œuvre sous l'égide de l'AECF et impliquant les différents États membres concernés par ces pêcheries sensibles.

Le dispositif de contrôle et de surveillance s'articule autour de deux composantes, d'une part un dispositif hauturier composé à partir de 2022 de quatre patrouilleurs basés en métropole, ainsi que d'un cinquième patrouilleur basé à La Réunion (l'Osiris II) dédié à la surveillance des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), et d'autre part, un réseau d'unités littorales des affaires maritimes (ULAM) qui, à l'échelon départemental à terre et en mer, participent au

contrôle des activités maritimes côtières dans leur diversité. L'ensemble de ces moyens nautiques assure des missions de surveillance et contrôle des pêches (60 % de l'activité), selon une réglementation européenne très évolutive et prégnante, ainsi que d'autres missions de surveillance (environnement marin, navigation, activités de plaisance) et prévention des pollutions, assistance et sauvetage en mer (40 % de l'activité).

Le dispositif entre aussi dans le cadre du plan de modernisation « AM2027 ». D'une manière générale, l'ensemble des contrôles est organisé par ciblage grâce à deux centres opérationnels : le centre national de surveillance des pêches (CNSP) et le centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM). Une start-up d'État constituée de 5 personnes travaille à la réalisation d'un tel système basé sur l'analyse de données numériques (Projet « MonitorFish - MonitorEnv »). L'outil de rapportage des activités des unités du DCS y contribue également (« RapportNav »).

Le « **dispositif POLMAR** » (**POLLution MARine**) est une organisation instituée en France en 1978, à la suite de la catastrophe de l'Amoco Cadiz sur les côtes de Bretagne, et a été renforcée depuis les accidents de l'Érika (1999) et du Prestige (2002) afin de mieux lutter contre la pollution et renforcer la coordination. Le dispositif Polmar comprend un volet marin ORSEC Polmar/Mer activé par les préfets maritimes lorsqu'une intervention en mer est nécessaire, et un volet terrestre ORSEC Polmar/Terre activé par les préfets des départements concernés par la pollution, sous l'autorité du ministre de l'Intérieur, en cas de pollution importante sur le littoral ou menaçant de l'atteindre. L'action du programme vise dans le cadre Polmar/Terre, d'une part, au renouvellement et à l'entretien des stocks des centres de stockage de matériels de lutte anti-pollution (8 centres interdépartementaux en métropole et 6 centres outre-mer nécessitent un entretien régulier des bâtiments, matériels), et d'autre part, à soutenir l'action des préfets et des maires, responsables de la préparation et de la conduite de la lutte antipollution. A ce titre, le programme finance l'organisation d'exercices et d'actions de formation et de sensibilisation à destination des élus et des administrations territoriales.

La modernisation du dispositif, au programme des projets « AM2022 » et « AM 2027 », a abouti en 2020 à la création d'un pôle national d'expertise Polmar/Terre, positionné à Brest, dont la mission est d'appuyer l'action de l'ensemble des autorités et intervenants concernés par la lutte contre les pollutions marines depuis la terre. Dans un souci d'efficacité opérationnelle et logistique, et du fait également de la raréfaction des moyens humains disponibles, il est nécessaire de concentrer la gestion (connaissance, maintenance et logistique) des matériels POLMAR Terre sur un nombre plus réduit d'implantations.

Cette concentration implique à partir de 2023 des transferts de matériels, ainsi que des investissements immobiliers conséquents pour permettre le renforcement des capacités de stockage et d'intervention de certains centres POLMAR. Un programme d'investissement sur 5 ans a également été défini pour moderniser certains matériels vieillissant et pour adapter la composition des stocks à l'évolution des besoins de protection, tels qu'ils sont définis dans les plans POLMAR Terre départementaux. Ce programme permettra également d'acquérir des matériels innovants de protection et de récupération.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	7 435 103	7 406 695
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	7 435 103	7 406 695
Dépenses d'investissement	4 975 648	4 335 532
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	4 975 648	4 335 532
Dépenses d'intervention	176 182	176 182
Transferts aux autres collectivités	176 182	176 182
<b>Total</b>	<b>12 586 933</b>	<b>11 918 409</b>

**Dispositif de Contrôle et de Surveillance : 8,06 M€ en AE et 7,99 M€ CP***Dépenses de fonctionnement (5,9 M€ en AE et 5,83 M€ en CP)*

Les services du littoral (unités littorales des affaires maritimes des DDTM, ou navires hauturiers des directions interrégionales de la mer) bénéficient d'une dotation évaluée par catégorie de navires en fonction de leur coût de fonctionnement et d'entretien.

Des crédits sont ouverts pour des actions transversales concernant la formation et le maintien des compétences des agents, l'achat d'équipements divers, le financement de la communication satellitaire entre le CROSS ETEL et les patrouilleurs basés en métropole, ainsi que la maintenance des systèmes d'information pour le contrôle des pêches. Un marché multi-attributaire pluriannuel de surveillance des pêches par drone aérien a été notifié en 2020, et le lancement d'un nouveau marché de communication satellitaire pour les patrouilleurs est à l'étude. Ces crédits sont également utilisés pour le fonctionnement du patrouilleur austral OSIRIS.

Par ailleurs, des moyens sont consacrés aux services en charge des cultures marines dans les DML (moyens de fonctionnement et investissements pour le contrôle des cultures marines - conchyliculture par exemple - ou pour les contrôles en cas de crise sanitaire).

*Dépenses d'investissement (2,16 M€ en AE et 2,16 M€ en CP)*

L'année 2023 est marquée par l'identification d'une enveloppe de 1 M€ en AE et en CP permettant l'acquisition de deux moyens ULAM, conformément au plan de renouvellement de ceux-ci. Les autres crédits ouverts seront en premier lieu consacrés aux opérations d'entretien lourd sur les moyens nautiques, avec des remises à niveau techniques, ainsi qu'au renouvellement de la flottille par l'acquisition de moyens nautiques légers (acquisition de bateaux à coques semi-rigides et SRR 870). Ces nouveaux moyens sont désormais privilégiés en raison du coût de fonctionnement moins important, de leurs procédures d'acquisition simplifiées (achats mutualisés), et de leur plus grande maniabilité dans les manœuvres pour aborder des navires à contrôler.

**Plan POLMAR-Terre : 4,54 M€ en AE et 3,93 M€ en CP***Dépenses de fonctionnement (1,54 M€ en AE et 1,57 M€ en CP)*

Le fonctionnement des centres interdépartementaux de stockage, notamment l'entretien des bâtiments (rénovation de hangars pour abriter les matériels et les protéger de la chaleur excessive comme de l'humidité, réfection des toitures, aménagement des abords et aires de stockage, aménagements des locaux), permet de maintenir les matériels en conditions de fonctionnement, en cas de nécessité.

Les centres peuvent également acquérir de petits matériels pour les centres sur marchés nationaux (marché d'équipements et de protections individuelles, petits outillages) ou par commandes locales (palettes, bacs de stockage, racks de rangement).

*Dépenses d'investissement (2,82 M€ en AE et 2,18 M€ en CP)*

Les centres de stockage peuvent bénéficier des marchés nationaux concernant l'acquisition de matériels techniques spécifiques : barrages flottants anti-pollution (barrages à réserve de flottaison), matériels spécialisés (récupérateurs pour produits visqueux, pompes), matériels de conditionnement (enrouleurs pour les barrages gonflables, conteneurs pour les barrages à réserve de flottaison), matériels de manutention et de transport (chariots-élévateurs, véhicules utilitaires, embarcations). L'année 2023 va permettre d'engager des opérations d'investissement pour le Verdon et la Corse dans la refonte du maillage territorial du matériel POLMAR avec 1,3 M€ identifiés sur ces principaux projets.

*Dépenses d'intervention (0,18 M€ en AE et en CP)*

Une subvention est accordée au centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE).

**ACTION (3,6 %)****05 – Soutien et systèmes d'information**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	8 829 292	<b>8 829 292</b>	966 000
Crédits de paiement	0	9 422 924	<b>9 422 924</b>	466 000

Cette action assure le soutien global à l'ensemble du programme. Elle contribue également au volet d'action sur le financement d'opérations liées aux ressources humaines.

Elle contient également une partie du financement de la démarche de **transformation numérique** entamée depuis 2021 pour assurer un service numérique aux usagers, pour valoriser les données maritimes et adopter les nouveaux modes de conception des systèmes d'informations avec plus d'agilité et de dynamique collective.

Cette démarche comprend **5 volets** :

1. La transformation de relations avec les usagers internes et externes, la mise en place d'outils numériques respectant les nouvelles exigences en matière de relation et de satisfaction des usagers. Ce volet se concrétise à terme par l'Espace Numérique maritime (ENM) qui constitue le projet central de la stratégie numérique de la DGAMPA ;
2. La maîtrise, la diffusion et la valorisation des données dont la DGAMPA est dépositaire, avec la mise en place d'un portail d'usage des données et d'une gouvernance adaptée aux besoins. Ce volet se concrétise dans le Portail des Usages des Données Maritimes (PUDM) ;
3. La transformation technologique du système d'information maritime pour faciliter la maîtrise des données et pour garantir la conformité aux recommandations interministérielles, notamment en matière d'hébergement, avec le projet de rénovation du cœur technologique du SI (RCT) ;
4. La transformation de l'organisation, en intégrant les nouvelles façons de concevoir un système d'information, notamment les méthodes de design et d'agilité, l'organisation en mode projet ainsi que la montée en compétence des agents et cadres en matière de numérique, avec le projet « DSI de demain » ;
5. Le développement de dispositifs d'innovation numérique, permettant d'aider les métiers à faire émerger des idées innovantes et pertinentes, et à les développer en tant que de besoin, avec la mise en place d'un format « atelier numérique de la mer », reprenant et poursuivant les initiatives existantes, notamment via les projets EIG.

Le financement de cette démarche par le programme « affaires maritimes, pêche et aquaculture » est complété par un financement au titre du plan de relance et le cas échéant par le fonds de transformation de l'action publique (FTAP).

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	7 876 100	8 469 732
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	7 876 100	8 469 732
Dépenses d'investissement	744 681	744 681
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	744 681	744 681
Dépenses d'intervention	208 511	208 511
Transferts aux ménages	208 511	208 511
<b>Total</b>	<b>8 829 292</b>	<b>9 422 924</b>

**Dépenses communes au programme : 6,21 M€ en AE et 6,75 M€ en CP***Dépenses de fonctionnement (6 M€ en AE et 6,54 M€ en CP)*

Ces dépenses incluent le coût de fonctionnement courant des services déconcentrés de métropole et d'outre-mer, soit quatre directions inter-régionales (DIRM) en métropole, quatre directions de la mer (DM) en outre-mer, et quatre services en collectivités d'outre-mer. Le budget de fonctionnement support de l'administration centrale comprend les dépenses relevant de la DGAMPA ou mutualisées :

- dépenses nationales : déplacements des agents de l'administration centrale (nombreuses missions à l'étranger), études et frais divers (certification qualité), remboursement des personnels mis à disposition. Il s'agit également du fonctionnement du guichet unique du registre international français (RIF) basé à Marseille (loyer, fonctionnement courant, frais de déplacements) ;
- dépenses mutualisées : l'administration centrale prend également à sa charge, pour l'ensemble du programme, les crédits des frais de changement de résidence des agents mutés sur un poste relevant des services des affaires maritimes, au départ de la métropole ou de l'outre-mer, ainsi que les congés bonifiés et frais liés au dialogue social.

*Dépenses de fonctionnement des entités rattachées au programme (1,12 M€ en AE et en CP)*

Les établissements suivants sont concernés par ces dépenses :

- L'école nationale de sécurité et d'administration de la mer (ENSAM) : 0,54 M€ en AE et en CP. Cette école assure la formation entre autres des administrateurs des affaires maritimes et dispense également des formations maritimes pour un public plus large aux agents de différents ministères ;
- Le centre de valorisation des ressources humaines (CVRH) : 0,04 M€ en AE et en CP. Cet établissement participe à la formation des agents ;
- La direction des services informatiques (DSI) de Saint-Malo : 0,55 M€ en AE et en CP. Cette antenne assure le maintien en condition opérationnelle, l'hébergement et le développement des systèmes d'informations de la DGAMPA.

*Dépenses d'intervention (0,21 M€ en AE et en CP)*

Elles sont provisionnées afin de pouvoir régler les dossiers des ayants-droits de la SNSM décédés en 2018.

**Dépenses numériques et informatiques : 2,64 M€ en AE et en CP***Dépenses de fonctionnement (1,9 M€ en AE et en CP)*

Elles supportent les dépenses SI communes du programme avec par exemple le déploiement du RIE (Réseau interministériel de l'État), le paiement des licences, des études, des applicatifs de la flotte de commerce et des frais d'archivage (dématérialisation de la donnée).

*Dépenses d'investissement (0,74 M€ en AE et en CP)*

Pour 2023, de nombreux investissements informatiques seront portés par cette action, en parallèle des actions menées dans le cadre du plan de relance sur la rénovation et la modernisation des systèmes d'information

**ACTION (20,4 %)****07 – Pêche et aquaculture**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	50 297 188	<b>50 297 188</b>	0
Crédits de paiement	0	50 306 757	<b>50 306 757</b>	0

Les objectifs du programme relatifs aux secteurs de la pêche et de l'aquaculture s'inscrivent dans le cadre des objectifs généraux de la politique commune de la pêche (PCP). La PCP vise à garantir la durabilité de la pêche et de l'aquaculture sur le plan environnemental, économique et social, et à offrir aux citoyens de l'Union européenne une source de produits alimentaires sains. Elle a pour but de dynamiser le secteur de la pêche et de l'aquaculture et d'assurer un niveau de vie équitable aux pêcheurs. La PCP comporte ainsi quatre grands domaines d'action : gestion des pêches, politique internationale, marchés et politique commerciale, et financement de la politique FEAMP 2014-

2020 et FEAMPA 2021-2027. La PCP prévoit également des règles sur l'aquaculture et la participation des parties prenantes.

Le programme finance ainsi l'acquisition de connaissances scientifiques et de données qui conditionnent la mise en œuvre de cette politique commune, ainsi que les moyens spécifiques au contrôle des pêches, en particulier en matière de systèmes d'information.

La mise en œuvre de la politique des pêches maritimes et de l'aquaculture est également soutenue par un outil financier européen, le Fonds européen des affaires maritimes et de la pêche et aquaculture (FEAMP puis FEAMPA), dont le ministère chargé de la politique des pêches maritimes et de l'aquaculture est autorité de gestion.

Le conseil de l'Union européenne s'emploie à améliorer l'actuel FEAMP au cours des prochaines années afin d'encourager le dynamisme du secteur de la pêche, de soutenir le renouvellement des générations et de garantir un niveau de vie équitable aux communautés côtières dans le contexte du programme de développement durable à l'horizon 2030.

La Commission a proposé un nouveau règlement relatif au FEAMPA pour le prochain cadre budgétaire de l'UE pour la période 2021-2027. La proposition vise à simplifier la mise en œuvre du FEAMPA en permettant aux États membres de concentrer le soutien sur leurs priorités stratégiques en choisissant un « menu » d'actions éligibles. En France, les crédits du programme assurent la majorité des contreparties financières nationales.

Enfin la mise en œuvre de la PCP s'appuie, dans le cadre de la politique maritime, sur des services locaux, directions interrégionales de la mer (DIRM), directions de la mer (DM) et délégations à la mer et au littoral (DML) des directions départementales des territoires et de la mer (DDTM) dont les moyens sont portés par le programme 205.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	15 638 422	16 121 471
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	15 203 639	15 683 688
Subventions pour charges de service public	434 783	437 783
Dépenses d'intervention	34 459 809	33 986 329
Transferts aux entreprises	26 842 431	28 187 428
Transferts aux collectivités territoriales	150 000	150 000
Transferts aux autres collectivités	7 467 378	5 648 901
Dépenses d'opérations financières	198 957	198 957
Dotations en fonds propres	198 957	198 957
<b>Total</b>	<b>50 297 188</b>	<b>50 306 757</b>

### Dépenses de fonctionnement : 15,17 M€ en AE et 15,64 M€ en CP

Ces crédits sont mobilisés sur trois missions : l'acquisition des connaissances scientifiques et la collecte des données de pêche, le contrôle des pêches et le financement du système de gestion des fonds européens et de son fonctionnement. La PCP, d'application directe, sauf certaines règles qui ont été renforcées, n'a pas évolué de manière significative depuis 2015. En revanche, les dépenses relatives au plan cétacés au titre de 2023 sur les captures accidentelles (2.4 M€) sont réparties sur les différentes catégories de dépenses de fonctionnement détaillées ci-dessous. Les actions financées sont la reconduction d'actions annuelles ou pluriannuelles.

#### *Le suivi scientifique et des données (5,05 M€ en AE et 4,18 M€ en CP)*

Il consiste à assurer le suivi des ressources halieutiques dans les conditions exigées par la réglementation européenne par la collecte de données et les expertises scientifiques. Les financements prévus sur cette sous-action sont

indispensables aux évaluations et aux études nécessaires à la conduite de la politique des pêches et à la définition des positions de la France dans les négociations européennes et internationales. La mise en œuvre de ces actions répond à des obligations de l'UE pour les États membres (risques de contentieux pour manquement). Cette partie du suivi scientifique et données bénéficie de financements de l'UE, dans le cadre du fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP et FEAMPA). En tant que maître d'ouvrage, la DGAMPA est susceptible de recevoir des subventions européennes sous forme de fonds de concours, en remboursement des dépenses préalablement payées.

*Le contrôle des pêches (1,06 M€ en AE et 1,10 M€ en CP)*

La DGAMPA en assure le pilotage. Il est un outil essentiel de mise en œuvre de la PCP. La DGAMPA est maître d'ouvrage pour ce qui concerne les systèmes d'informations. Depuis 2014, le financement du contrôle des pêches est entré dans le champ du FEAMP. La DGAMPA est susceptible de recevoir des subventions européennes sous forme de fonds de concours, en remboursement des dépenses préalablement payées. Les moyens logistiques (nautiques en particulier) sont quant à eux financés sur le programme 205.

*Les systèmes d'information de gestion des pêches et de l'aquaculture (7,07 M€ en AE et 8,15 M€ en CP)*

Ces systèmes doivent être particulièrement innovants et performants pour répondre aux obligations réglementaires : à la croisée entre information de consommation des quotas, suivi des contrôles alimentant la connaissance scientifique des stocks, ils sont soumis à des exigences d'interopérabilité entre opérateurs nationaux et européens, de fiabilité et d'accès continu pour les services. Depuis 2015, un plan d'action sur la qualité des données déclaratives est mis en place à la demande de la Commission européenne à la suite d'un audit sur le contrôle des pêches en 2010 et 2011. Parmi les actions de pilotage du contrôle, il faut citer la mise en place de l'obligation de traçabilité qui permettra à terme au consommateur de disposer d'informations sur l'origine des produits qu'il consomme, « de la mer jusqu'à l'assiette » ; à noter également le suivi de la nouvelle obligation de débarquement des captures jusque-là rejetées. De même, la lutte contre la pêche INN (illégal, non déclarée, non réglementée) implique un renforcement des mesures de contrôle des captures sur zones non européennes aux fins d'importation dans l'UE.

*Le financement du système de gestion et contrôle des fonds européens FEAMP I et FEAMP II (1,45 M€ en AE et 1,63 M€ en CP)*

Ces crédits permettent d'accompagner la mise en place du fonds par l'autorité de gestion (DGAMPA). Il s'agit de frais de gestion, d'instruction, de contrôle et de paiement, supportés majoritairement par l'Agence de service et de paiement (ASP) qui reste autorité de certification et par FranceAgriMer (FAM) qui devient organisme payeur dans le cadre du FEAMPA. Ces frais de gestion sont ajustés en tenant compte d'une facturation sur la base des coûts complets.

*Les interventions socio-économiques (CNPMEM) (0,15 M€ en AE et en CP)*

Ces crédits représentent la partie fonctionnement de la convention ayant pour objet la participation de l'État au financement des caisses chômage intempéries (CGIA). Le CNPMEM est le Comité national des pêches maritimes et élevages marin, qui est un regroupement de comités régionaux de pêche.

*Les provisions pour litiges et condamnations en justice (0,39 M€ en AE et en CP)*

Les activités de pêche donnent fréquemment lieu à des instances en justice, à ce titre le programme conserve une provision en vue de dépenses éventuelles en la matière.

**Subvention pour charges de service public : 0,43 M€ en AE et en CP**

Ce montant couvre la partie des frais de fonctionnement de la convention relative au concours apporté par le secrétariat d'État à la mer à FranceAgriMer.

**Transfert aux entreprises : 26,84 M€ en AE et 28,19 M€ en CP**

Ces crédits financent les actions d'accompagnement des secteurs de la pêche et l'aquaculture, mobilisés essentiellement sur des dispositifs d'aides économiques et socio-économiques.

Ils sont répartis sur quatre sous-actions :

- le suivi scientifique et des données ;
- les interventions socio-économiques (CNPMEM) ;
- les interventions économiques non cofinancées par l'UE ;

- les interventions économiques cofinancées par l'UE.

*Le suivi scientifique et données (3,74 M€ en AE et 2,65 M€ en CP)*

Afin de mener les études scientifiques et collecter des données, la DGAMPA s'appuie également sur l'IFREMER. Ces études sont régies par des conventions lui permettant de s'appuyer sur des données scientifiques actualisées et une connaissance approfondie du milieu, afin de mener les négociations au niveau européen. L'Ifremer poursuit ses travaux liés à la collecte des données et l'appui au système d'informations des pêches et aquaculture (SIPA), à l'expertise halieutique et l'appui à l'élaboration des politiques publiques, à des actions engagées dans le cadre de partenariats scientifiques-pêcheurs ou visant, par exemple, à mieux comprendre les phénomènes de mortalité observées dans la filière conchylicole (mortalités ostréicole, mytilicoles).

*Les interventions socio-économiques (CNPMEM) (6,15 M€ en AE et en CP)*

Elles couvrent la participation de l'État au financement des caisses chômage intempéries (article 49 du décret n° 92 - 335 du 30 mars 1992). Les caisses de chômage intempéries sont des systèmes de garantie financière auxquels peuvent adhérer tous les marins actifs embarqués à bord d'un navire de pêche. L'État verse une subvention s'ajoutant à la contribution du pêcheur. Ce système permet de couvrir l'absence de revenu en cas d'intempéries et de diminuer la prise de risque des marins (moins de sorties par gros temps), ce métier restant l'un des plus accidentogènes en France.

*Les interventions économiques non cofinancées par l'UE (2,23 M€ en AE et 2,77 M€ en CP)*

Chaque année est budgété à ce niveau un montant qui doit contribuer à financer le projet de renouvellement de la flotte de pêche dans les DOM, ainsi que l'aide exceptionnelle en soutien au secteur de la petite pêche aux Antilles. En fonction du rythme de dépôt et de complétude des dossiers en cours d'année, les enveloppes varient sur la consommation des crédits sur chacune de ces deux mesures.

*Les interventions économiques cofinancées par l'UE (14,72 M€ en AE et 16,62 M€ en CP)*

Il s'agit des contreparties nationales (CPN) du fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP et FEAMPA). Leur versement est délégué à FAM et à l'ASP, à l'exception des dépenses en maîtrise d'ouvrage, réalisées par la DGAMPA. Le nouveau FEAMPA s'inscrit dans le cadre financier pluriannuel 2021-2027. Le cadre proposé combine de nouveaux instruments avec des programmes modernisés qui visent à concrétiser efficacement les priorités de l'UE et à répondre aux nouvelles difficultés.

**Transferts aux autres collectivités : 7,47 M€ en AE et 5,65 M€ en CP**

*Le suivi scientifique et de données (3,73 M€ en AE et 3,13 M€ en CP)*

Ces crédits sont consacrés à la mise en place de conventions pour le versement de subventions à diverses structures professionnelles au titre de leur expertise sur les données statistiques et scientifiques.

*Les interventions économiques non cofinancées par l'UE (2,66 M€ en AE et 1,46 M€ en CP)*

Ces crédits concernent le financement du repeuplement des anguilles, les mesures réglementaires obligatoires dans le cadre du plan de gestion anguilles.

*Le financement du système de gestion et contrôle des fonds européens FEAMP I et FEAMP II (1,06 M€ en AE et en CP)*

Ces crédits sont dédiés au financement des contributions de la France aux organisations internationales et aux conseils consultatifs régionaux européens.

**Dotation en fonds propres : 0,19 M€ en AE et en CP**

Cette dotation couvre la part investissement des prochaines conventions passées avec FAM et l'ASP au titre des frais de gestion du FEAMPA.



**ACTION (7,2 %)****08 – Planification et économie bleue**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	17 861 509	<b>17 861 509</b>	0
Crédits de paiement	0	17 861 509	<b>17 861 509</b>	0

Le secrétariat d'État met en œuvre la **planification maritime spatiale dans une approche de gestion intégrée** en application des directives européennes DCSMM et planification maritime. Cette planification se met en œuvre à deux niveaux. Au niveau national, la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML), publiée en février 2017 et en cours de révision en 2022, représente un plan d'action stratégique à décliner opérationnellement dans chaque façade de métropole ou bassin d'outre-mer. Au niveau des façades maritimes, les documents stratégiques de façades (DSF) représentent le vecteur opérationnel de la SNML avec des objectifs revus tous les six ans. Ils sont également des instruments de la mise en œuvre de la directive planification de l'espace marin transposée en droit français. Ces documents, au nombre de huit, ont donné lieu jusqu'à présent à une phase de concertation importante avec les différents usagers de la mer, et sont soumis à une évaluation environnementale préalable (confiées à des bureaux d'études spécialisées). Ils ont été adoptés en 2021 et un nouveau cycle de mise à jour va débuter en 2023.

La planification maritime revêt aujourd'hui une importance stratégique pour respecter les objectifs de transition énergétique en France qui passent en partie par le développement de l'éolien maritime. En lien avec les ministères de la Transition énergétique et de la Transition écologique, le secrétariat d'État met en œuvre une refonte des outils de spatialisation des données, notamment avec le site géolittoral. Le CEREMA apporte son appui à la DGAMPA et aux services déconcentrés.

Le secrétariat d'État porte également des actions de soutien à des projets internationaux participant à une meilleure connaissance et plus grande protection des océans, à l'instar du projet Mercator qui permet une modélisation numérique de l'océan. Il suit et apporte son soutien à différents projets concourants à l'innovation maritime.

Enfin, a été mis en place en 2022 un fonds d'intervention maritime destiné à apporter un soutien financier à des projets maritimes qui ne trouvaient pas de financement dans le cadre européen et national existant. Deux appels à projets annuels permettent ainsi de financer des projets participant notamment au traitement des épaves, à la sauvegarde du patrimoine maritime, à la formation maritime et au transport vert. Il est reconduit en 2023.

Quant à la **navigation de plaisance maritime et fluviale et aux loisirs nautiques**, le ministère met en place des outils de connaissance du secteur et adapte la réglementation pour le développement de cette filière. L'enjeu économique de la filière nautique est important pour l'ensemble du territoire : sur le plan de la construction, la France est le premier constructeur de bateaux de plaisance en Europe et le second au niveau mondial. Pour l'activité de la plaisance tant privée que professionnelle, la filière représente une activité cruciale pour les régions littorales (PACA avec le yachting, la côte atlantique, la Bretagne etc.) compte tenu de l'étendue de notre littoral et il s'agit d'une activité économique et créatrice d'emploi non exportable. Pour faciliter le développement de l'activité, un important travail de dématérialisation des procédures est entrepris pour simplifier les démarches administratives des usagers dans la gestion de leur bateau. Le référentiel des règles et mesures de sécurité des activités de plaisance et de nautisme évolue régulièrement afin de l'adapter à la technique, aux pratiques et en responsabilisant les pratiquants. La communication est également un enjeu majeur des politiques publiques dans ce secteur : la filière des activités nautiques est hétérogène et représente un public important (de l'ordre de 5 millions de plaisanciers réguliers et plus de 15 millions de pratiquants réguliers ou occasionnels du nautisme). Une procédure d'externalisation des épreuves du permis de conduire les bateaux à démultiplier les possibilités de passer les épreuves pour les usages.

En outre, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, la DGAMPA a repris la compétence fiscale exercée jusqu'à cette date par les douanes ; elle gère l'ex-droit annuel de francisation et de navigation et l'ex-droit de passeport, devenus la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (TAEMUP).

Concernant la connaissance du secteur, le ministère développe des bases d'informations, permettant la constitution de données précises. Ainsi, il a créé un observatoire des ports de plaisance français maritimes et eaux intérieures qui réalise régulièrement des études sur l'activité de ces ports. Ces études permettent d'éclairer les décideurs et les

pouvoirs publics sur les évolutions du secteur. Dans le domaine de l'accidentologie, l'ouverture des données a fait l'objet d'un effort particulier notamment avec le système national d'observation de la sécurité des activités nautiques (SNOSAN). Il s'agit d'un observatoire interministériel créé en juillet 2015. Il vise à mieux connaître les caractéristiques des accidents relatifs à la plaisance et aux sports nautiques, à des fins de prévention. Tous les ans, un bilan annuel de l'accidentologie est publié.

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	11 944 681	12 343 423
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	11 944 681	12 343 423
Dépenses d'investissement	5 895 551	5 496 809
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	5 895 551	5 496 809
Dépenses d'intervention	21 277	21 277
Transferts aux autres collectivités	21 277	21 277
<b>Total</b>	<b>17 861 509</b>	<b>17 861 509</b>

### Plaisance et littoral : 1,9 M€ en AE et 1,8 M€ en CP

#### *Dépenses de fonctionnement (1,14 M€ AE et 1,14 M€ en CP)*

Des crédits sont alloués à la gestion de la base du questionnaire pour l'examen des permis plaisance, au financement de brochures et de campagnes d'information relatives à la sécurité des activités nautiques, ainsi que la participation aux manifestations ayant trait au nautisme. Ces crédits servent également à disposer de données fiables sur la filière (observatoire des ports de plaisance et de l'accidentologie). Ces crédits supportent également les dépenses de fonctionnement du site GUFIP (Guichet unique fiscalité plaisance) de Saint-Malo, ainsi que les coûts de perception de la taxe plaisance, pour environ 0,69 M€ en AE et en CP.

#### *Dépenses d'investissements (0,74 M€ en AE et 0,64 M€ en CP)*

Dans le cadre du plan de modernisation des affaires maritimes, des crédits sont destinés à la poursuite de la modernisation du système d'immatriculation des navires dans le cadre du portail « démarches plaisance » et l'extension de ses fonctionnalités par l'intégration du registre des bateaux fluviaux. En outre, les crédits sont employés pour le maintien en condition opérationnelle des systèmes informatiques qui sont en pleine mutation (SIMBA, PUMA) pour l'intégration des différentes bases de données plaisance fluviales et maritimes.

#### *Dépenses d'intervention (0,02 M€ en AE et en CP)*

Il s'agit des subventions versées aux associations œuvrant dans le domaine de la plaisance.

### Coordination mer et littoral : 15,91 M€ en AE et 16,02 M€ en CP

#### *Dépenses de fonctionnement (10,81 M€ en AE et 11,22 M€ en CP)*

Ces crédits supportent les besoins de fonctionnement de l'ancienne mission Coordination mer et littoral au niveau de la DGAMPA ainsi que le FIM (fonds d'intervention maritime) à hauteur de 10 M€ en AE et en CP (pour les dépenses relevant du titre fonctionnement).

Dans le cadre des dépenses de coordination et de planification, la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML), publiée en février 2017, représente un plan d'action stratégique à décliner opérationnellement dans chaque façade de métropole ou bassin d'outre-mer. Les documents stratégiques de façades (DSF) représentent le vecteur opérationnel de la SNML avec des objectifs revus tous les six ans. Ils sont également des instruments de la mise en œuvre de la directive planification de l'espace marin transposée en droit français. Ces documents, au nombre de huit, ont donné

lieu jusqu'à présent à une phase de concertation importante avec les différents usagers de la mer, et sont soumis à une évaluation environnementale préalable (confiées à des bureaux d'études spécialisées). Ils sont actuellement en cours de finalisation. Par ailleurs, des crédits continueront à être mobilisés pour le financement de l'appel à projets dédié au Sentier du Littoral, dont la mise en œuvre a été confiée au Cerema.

L'année 2023 devrait permettre la mise en œuvre de nouvelles actions via le FIM sur :

- L'industrie nautique : valoriser l'expertise française, source de valeur ajoutée. Le fonds d'intervention cible le soutien aux innovations à destination des usagers, notamment via le lancement d'appels à projets partenariaux dans les territoires, des actions de communication autour d'applications et le soutien à la mise en place de filières de déconstruction des navires.

- Le dragage : valoriser durablement les sédiments pour répondre aux exigences de la loi pour l'économie bleue. Le fonds d'intervention doit permettre de : - soutenir les grands ports maritimes (GPM) de l'Hexagone lorsque ceux-ci prennent en charge une partie du stockage des sédiments, en attendant leur valorisation ; - accompagner la structuration des filières de valorisation, notamment via des expérimentations qui permettent d'apporter des preuves de concept de certains types de réemploi par des expérimentations et/ou de susciter de nouvelles expérimentations qui auront vocation à être généralisées.

- Tourisme maritime et côtier : accompagner la valorisation du patrimoine littoral et sous-marin. Les crédits permettront de soutenir la mise en place d'un appel à candidatures, en appui aux maîtres d'ouvrages publics (en particulier les parcs naturels marins), en priorité en faveur de l'identification des sentiers sous-marins des infrastructures d'accueil nécessaires à terre.

- Aquaculture : soutenir la transformation de la filière vers le BIO et accompagner sa transition numérique. Le fonds cible des actions d'accompagnement des entreprises vers le BIO, le soutien à l'exploitation du FEAMP, en lien avec IFREMER pour soutenir le développement de l'aquaculture multitrophique. Par ailleurs, en lien avec l'ambition de renforcement des connaissances des interactions de ces activités avec le milieu dont elles dépendent, le fonds permettra d'envisager le développement d'une application numérique nationale.

- Formation et métiers de la mer : renforcer les actions en faveur de la structuration des filières de formation et la connaissance des métiers. Les crédits permettront d'accompagner la structuration de l'offre de formation dans les OM (notamment en Guyane), de soutenir le renforcement de l'attractivité des métiers de la mer, et les actions de sensibilisation pour renforcer la culture maritime. Sans intervenir en plus des crédits sollicités dans le cadre du plan de relance pour la pêche ou le Fontenoy du maritime, les crédits permettront également d'initier un accompagnement de long terme est nécessaire en faveur du développement de l'apprentissage dans les métiers du maritime, d'une meilleure lisibilité de l'offre de formation, ainsi que d'une modernisation de l'outil de formation pour positionner des compétences en appui au développement de la filière EMR.

- Économie sociale et solidaire bleue : les crédits permettront de financer l'accompagnement d'une politique publique ESS du maritime via un appel à manifestation d'intérêt (AMI) et diverses actions de soutien comme le déploiement d'un volet formation des équipes en réinsertion sur les spécificités du maritime ou encore la promotion d'un label ESS maritime.

- Biotechnologies bleues : permettre l'émergence d'acteurs français positionnés sur des segments à haute valeur ajoutée du volet alimentaire à l'échelle européenne. Les crédits permettront d'établir une cartographie du secteur via des études dédiées, d'identifier et de réunir les acteurs du secteur à l'échelle des façades maritimes avant de lancer des appels à projets sur des segments spécifiques.

*Dépenses d'investissements (5,1 M€ en AE et 4,8 M€ en CP)*

Une partie des crédits identifiés dans le FIM relèvent d'opérations d'investissements à hauteur de 5 M€ en AE et en CP. Des actions transversales liées à la valorisation des données, au rayonnement de l'expertise française à l'échelle internationale ainsi qu'à l'animation des services déconcentrés sont également prévues.

## Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État

### RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2022		PLF 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>FranceAgriMer (P149)</b>	<b>165 641</b>	<b>165 641</b>	<b>98 957</b>	<b>98 957</b>
Dotations en fonds propres	165 641	165 641	98 957	98 957
<b>ASP - Agence de services et de paiement (P149)</b>	<b>22 650 162</b>	<b>22 650 162</b>	<b>14 820 000</b>	<b>16 720 000</b>
Dotations en fonds propres	165 642	165 642	100 000	100 000
Transferts	22 484 520	22 484 520	14 720 000	16 620 000
<b>ENSM - Ecole nationale supérieure maritime (P205)</b>	<b>23 250 000</b>	<b>23 250 000</b>	<b>24 250 000</b>	<b>24 250 000</b>
Subventions pour charges de service public	23 250 000	23 250 000	24 250 000	24 250 000
<b>ENIM - Etablissement national des invalides de la marine (P197)</b>	<b>43 000 000</b>	<b>43 000 000</b>	<b>42 623 496</b>	<b>42 623 496</b>
Transferts	43 000 000	43 000 000	42 623 496	42 623 496
<b>IFREMER - Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (P172)</b>	<b>2 400 000</b>	<b>2 400 000</b>	<b>4 140 000</b>	<b>3 050 000</b>
Subventions pour charges de service public	400 000	400 000	400 000	400 000
Transferts	2 000 000	2 000 000	3 740 000	2 650 000
<b>Total</b>	<b>91 465 803</b>	<b>91 465 803</b>	<b>85 932 453</b>	<b>86 742 453</b>
Total des subventions pour charges de service public	23 650 000	23 650 000	24 650 000	24 650 000
Total des dotations en fonds propres	331 283	331 283	198 957	198 957
Total des transferts	67 484 520	67 484 520	61 083 496	61 893 496
Total des subventions pour charges d'investissement	0	0	0	0

Le financement des opérateurs concerne :

- l'ENSM : il s'agit principalement de la subvention pour charges de service public ;
- l'ENIM : il s'agit des remboursements d'exonérations de charges patronales prévues à l'action 3 – flotte de commerce ;
- l'ASP : il s'agit du montant versé à l'agence qui traite l'instruction des dossiers FEAMP ;
- FranceAgriMer : il s'agit du montant qui couvre une partie des frais de fonctionnement de FranceAgriMer ;
- l'IFREMER : il s'agit du montant versé au titre des études scientifiques et de collecte de données.

### CONSOLIDATION DES EMPLOIS DES OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

#### EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Intitulé de l'opérateur	LFI 2022				PLF 2023			
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs		ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs	
			sous plafond	hors plafond			sous plafond	hors plafond
ENSM - Ecole nationale supérieure maritime			232	16			232	16

## Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme n° 205 | Justification au premier euro

Intitulé de l'opérateur	LFI 2022				PLF 2023									
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs				ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs					
			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis		
<b>Total ETPT</b>			<b>232</b>	<b>16</b>					<b>232</b>	<b>16</b>				

(1) Emplois des opérateurs inclus dans le plafond d'emplois du ministère

## SCHÉMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

	ETPT
Emplois sous plafond 2022	232
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2022	
Impact du schéma d'emplois 2023	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
<b>Emplois sous plafond PLF 2023</b>	<b>232</b>
<b>Rappel du schéma d'emplois 2023 en ETP</b>	

# Opérateurs

## Avertissement

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2023. Ainsi, les états financiers des opérateurs (budget initial 2022 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2022 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2022 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) ne seront plus publiés dans le PAP mais le seront, sans commentaires, dans le « jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

## OPÉRATEUR

ENSM - Ecole nationale supérieure maritime

### Missions

L'École nationale supérieure maritime (ENSM) est un établissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel (EPSCP), constitué sous la forme d'un grand établissement, elle est issue du regroupement des quatre écoles nationales de la marine marchande du Havre, de Marseille, de Nantes et de Saint-Malo. L'école a été créée le 1<sup>er</sup> octobre 2010, en application du décret modifié 2010-1129 du 28 septembre 2010. L'ENSM est placée sous la tutelle du Ministère chargé de la Mer auprès de la direction générale des affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), et a pour mission principale de dispenser des formations supérieures scientifiques, techniques et générales, en particulier d'officiers de la marine marchande et d'ingénieurs, dans les domaines des activités du secteur de l'économie maritime et portuaire, de la navigation maritime et fluviale, des transports, de l'industrie, des pêches maritimes et des cultures marines, de l'environnement et du développement durable. Les cursus de formation proposés par l'ENSM s'organisent en filières autour de trois grands domaines que sont la formation initiale, la formation professionnelle et la formation continue. S'agissant des filières de formation initiale, le recrutement se fait principalement post-baccalauréat sur Parcoursup. La formation professionnelle et la formation continue jouent un rôle important tout au long de la carrière des officiers de la marine marchande afin d'une part de leur permettre de justifier du maintien de leurs compétences mais également d'être en mesure de progresser professionnellement.

### Gouvernance et pilotage stratégique

Le contrat d'objectifs et de performance a été signé à l'automne 2018 et couvre la période 2018-2022. Il prend en compte des recommandations émises par la Cour des comptes (audit effectué en 2017), ainsi que les décisions prises lors du Comité interministériel de la mer (CIMER), tenu le 17 novembre 2017 à Brest. Il donne les orientations selon quatre axes stratégiques :

1. Répondre aux besoins des acteurs de l'économie ;
2. Affirmer l'ENSM comme une école de référence à l'échelle internationale ;
3. Positionner l'ENSM comme un pôle d'expertise et d'excellence en matière d'enseignement et de recherche ;
4. Consolider son organisation et mettre en œuvre des outils de gestion interne.

### Perspectives 2023

Les dernières discussions européennes et dans le ressort de l'organisation maritime internationale donnent le ton d'une dynamique maintenant admise, celle de la transition énergétique. Les marins français devront maîtriser des technologies nouvelles en matière de propulsion et s'ouvrir à bien d'autres possibilités, l'ENSM devra mieux les former à cela. De même, les référentiels nationaux ou internationaux ne suffiront pas en matière d'autonomie du navire. Il faudra institutionnaliser des formations dédiées, en faire une force pour les élèves qui seront demain aux commandes des navires français. Enfin, mettre en place des outils comparables à ceux que possède la construction navale avec le Campus des industries navales sera essentiel. La gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences vient faire se rencontrer des demandeurs et des offreurs d'emplois, en anticipation, elle sera une clé dans le développement de la marine marchande.

### Participation de l'opérateur au plan de relance

L'école bénéficie d'une subvention de 0,3 M€ liée à des actions de communication afin d'augmenter sa visibilité. Ces actions s'insèrent dans les actions à mener dans le cadre des orientations données à l'issue du Fontenoy du maritime.

## FINANCEMENT APPORTÉ À L'OPÉRATEUR PAR LE BUDGET DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2022		PLF 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P205 Affaires maritimes, pêche et aquaculture	23 250	23 250	24 250	24 250
Subvention pour charges de service public	23 250	23 250	24 250	24 250
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>23 250</b>	<b>23 250</b>	<b>24 250</b>	<b>24 250</b>

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2022 (1)	PLF 2023
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>248</b>	<b>248</b>
– sous plafond	232	232
– hors plafond	16	16
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant