



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Projet annuel de performances

Budget général

PROGRAMME 205 Affaires maritimes, pêche et aquaculture



2024

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 un espace maritime d'une superficie de 10,2 millions de km², bordé par environ 23 000 km de frontières communes avec 30 États, et situé à 97 % en Outre-Mer, la France est présente sur tous les océans du monde. Cet immense espace maritime fait d'elle la deuxième puissance maritime mondiale, après les États-Unis d'Amérique, et la place ainsi comme un acteur incontournable de la gouvernance maritime internationale.

Ces espaces maritimes et littoraux sont à la croisée d'enjeux environnementaux, économiques et sociaux majeurs. Le développement durable de l'économie maritime, la valorisation des métiers du maritime et de leur cadre de travail, l'aménagement des littoraux et la planification en mer, la lutte contre le changement climatique et l'érosion de la biodiversité, l'utilisation durable des ressources et leur valorisation, la transition énergétique représentent autant de défis pour les années à venir.

La nouvelle stratégie nationale mer et littoral (SNML), en cours de finalisation, servira de cadre de référence en donnant une vision d'ensemble des enjeux de l'économie bleue durable, de la protection des océans et des politiques maritimes et littorales à horizon 2030. Elle fixera les grandes orientations de la planification de l'espace maritime et littoral, laquelle sera déclinée et rendue opérationnelle sur les façades maritimes de métropole et sur les bassins ultra-marins, par les Documents stratégiques de façade (DSF) et les Documents stratégiques de bassins maritimes dans les outre-mer (DSBM). Cette planification doit permettre de prendre davantage en compte les interactions entre les politiques publiques menées sur le littoral et celles menées en mer.

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 et répondre à ces enjeux. Depuis 2022, la création de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, première direction générale tournée vers les activités maritimes, au plus près des usagers et des territoires littoraux, vient consolider l'action de l'ensemble de l'administration de la mer. Cette nouvelle organisation permet de consolider les moyens affectés à la mer et d'améliorer la visibilité des enjeux maritimes, en s'appuyant sur l'action des différentes directions interrégionales de la mer (DIRM) et directions départementales des territoires et de la mer (DDTM) en métropole, directions de la mer et services des affaires maritimes dans les Outre-Mer. Afin de renforcer la qualité de service aux usagers et la performance de son action au service des enjeux maritimes, l'administration de la mer s'engage dans un nouveau projet de modernisation de son action à horizon 2027, intitulé « administration de la mer 2027 ». Ce projet apportera des solutions novatrices avec notamment des efforts importants en matière d'investissements sur des technologies d'avenir, de modernisation des systèmes de navigation, de télécommunication et d'informations, ainsi que de dématérialisation des procédures.

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 :

- une politique de sécurité et de sûreté maritimes ;
- un soutien à l'économie bleue, à l'emploi maritime et à un pavillon français de haute qualité ;
- la promotion de l'innovation dans toutes les composantes du maritime, notamment dans un objectif de décarbonation des navires et des flottes (pêche, commerce, plaisance).
- la surveillance et le contrôle des activités maritimes et de l'environnement marin, en développant les technologies de connaissance et de surveillance, en édictant et en contrôlant la réglementation sur ce périmètre, notamment par une participation forte à l'action de l'État en mer (AEM) ;

- une gestion durable des ressources halieutiques et aquacoles, s'inscrivant dans une dynamique d'aménagement du territoire ;
- la recherche d'un meilleur équilibre entre les différents usagers de la mer (commerce, alimentation, nautisme, littoral, etc.), le développement des énergies marines renouvelables et la protection des océans, par une planification et une organisation adaptées.

Afin de pouvoir répondre à ces enjeux et donner un véritable élan aux politiques de la mer, le programme 205 bénéficie, en 2024, d'une hausse de 14 % de ses crédits, soit près de 34 M€ de crédits supplémentaires (post-transfert, en CP). Les principaux efforts du programme portent sur les axes suivants :

1. La sécurité maritime avec pour objectif la préservation de la vie humaine et la protection de l'environnement.

Pour notamment répondre à plus de 20 000 demandes d'interventions de secours en mer, chiffres en constante augmentation, les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) bénéficient d'un plan de modernisation, qui se poursuivra en 2024 par d'importants travaux pour le radar majeur de l'Île de Ouessant en particulier. Dans le domaine de la signalisation maritime, la modernisation de la flottille des baliseurs se poursuit dans une optique d'efficacité en privilégiant des navires plus polyvalents, mieux adaptés et plus écologiques. Enfin, l'État a engagé un travail de simplification et de modernisation de la réglementation de la sécurité des navires qui participe au chantier de modernisation de l'administration maritime, baptisé « Administration de la mer 2027 » (AM 2027).

2. Une formation maritime de qualité.

La réforme des lycées professionnels sera mise en place au sein des lycées maritimes dès la rentrée 2023-2024, à travers le pacte enseignant et la gratification des stagiaires notamment. L'École nationale supérieure maritime (ENSM) poursuit le cap d'un doublement des effectifs des officiers formés à horizon 2027 afin de répondre aux besoins croissants du secteur. Cette trajectoire est déclinée et reprise dans le prochain contrat d'objectifs et de performance (COP) pour la période 2023-2027.

3. Le soutien économique aux filières et à l'innovation.

La nouvelle direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DG AMPA) est tournée vers le développement d'une économie bleue durable, dans l'hexagone et en outre-mer. L'appui aux différentes filières (pêche et aquaculture, nautisme et plaisance, construction et réparation navales, transport et services maritimes etc) est un axe majeur du programme. Ainsi, en matière de soutien au transport maritime, les exonérations de charges patronales visent à renforcer l'attractivité du pavillon français et communautaire dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, tout en garantissant une économie maritime socialement responsable et lutte contre le dumping social. Le succès de ces mesures se traduit dans les chiffres démontrant le dynamisme actuel du pavillon français.

Le plan d'action visant à promouvoir la décarbonation, co-piloté par la filière et la DG AMPA, est pleinement effectif, couvrant l'ensemble de la chaîne de valeur et toutes les flottes (commerce et services, nautisme, pêche).

4. La préservation de l'environnement marin.

En matière de lutte contre les pollutions marines accidentelles (marées noires), le programme maintient les moyens du plan POLMAR Terre tout en travaillant à la modernisation de l'organisation, ce qui nécessite des infrastructures rénovées.

Le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes participe à la majorité des missions de l'action de l'État en mer (AEM) et dispose pour cela d'unités littorales et de patrouilleurs hauturiers. Pour conduire à bien ses missions, essentielles à l'environnement marin et à une gestion durable des stocks halieutiques, un nouveau patrouilleur sera acquis avec un très haut niveau d'exigences environnementales.

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme 205	n°	Présentation stratégique
------------------	----	--------------------------

5. La promotion d'une pêche et d'une aquaculture durables.

La politique menée pour le secteur de la pêche et de l'aquaculture s'appuie sur la Politique commune des pêches (PCP). Le programme finance l'acquisition de connaissances, les dispositifs de contrôle des pêches et les cofinancements nationaux du Fonds européen des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (FEAMPA) établi pour la période 2021-2027. Un effort particulier sera fait pour la préservation de la ressource halieutique par l'augmentation de la collecte et l'analyse de données en lien avec les missions confiées à l'IFREMER et les obligations communautaires.

6. L'aménagement de l'espace pour répondre aux besoins de demain.

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 en mer tout en conciliant son déploiement avec les autres activités maritimes (pêche, transports, nautisme, etc.).

La trajectoire retenue conforte la mise en œuvre du fonds d'intervention maritime (FIM), outil local de soutien aux projets novateurs ou verts (rénovation d'ouvrages maritimes, participation à l'enlèvement d'épaves, financement de l'innovation maritime).

7. Une action performante et modernisée

Ce budget 2024 permet de poursuivre la modernisation de l'administration de la mer dans le prolongement du cycle précédent par le lancement et la mise en œuvre d'« Administration de la mer 2027 » et de l'Espace numérique maritime, moyen numérique dédié à la simplification et à l'optimisation de l'administration maritime.

Enfin, l'année 2024 devra permettre de préparer l'accueil en 2025 en France de la 3^e conférence des Nations-Unies sur l'Océan, évènement international en faveur de la protection des océans, ainsi que l'ensemble des manifestations qui constitueront le projet « 2025, année des océans » souhaitée par le Président de la République.

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 par les unités opérationnelles du dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes.

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

INDICATEUR 3.3 : Contrôles menés par le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes dans le cadre des politiques publiques relatives à l'environnement marin

OBJECTIF 4 : Mieux contrôler les activités de pêche par les administrations de l'action de l'État en mer

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)

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme	n°	Objectifs et indicateurs de performance
205		

Objectifs et indicateurs de performance

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	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Part des personnes sauvées après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS	%	>98,9	99,6	>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 le système de gestion des opérations (SEAMIS) des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) et des centres de coordination de sauvetage maritime.

Mode de calcul :

ratio entre :

- le nombre de personnes retrouvées, assistées et secourues (catégories SECMAR - secours maritimes) et mises hors de danger par le dispositif « recherche et sauvetage » coordonné par les CROSS (numérateur),
- et le nombre de personnes impliquées, auquel sont ajoutées les personnes disparues ou décédées, dans un accident maritime (dénominateur).

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme n° Objectifs et indicateurs de performance
205

Commentaires :

La part des personnes sauvées après une opération coordonnée par les CROSS ou équivalent correspond au ratio entre le nombre de personnes retrouvées, assistées et secourues et mises hors de danger par le dispositif « recherche et sauvetage » coordonné par les CROSS et impliquant des unités de recherche et de sauvetage publiques ou privées et ce même nombre, auquel sont ajoutées les personnes disparues ou décédées dans un évènement maritime coordonné par le CROSS.

Dans un certain nombre de cas, le CROSS ne peut identifier l'état physique final de la personne (non renseigné, inconnu). De même, du fait d'une absence de fonctionnement des flux de réplification, les données des CROSS SOI et AG n'ont pu être obtenues.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Il s'agit d'un indicateur de contexte calculé selon les recommandations de l'Organisation maritime internationale (OMI) et publié dans le manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IMSAR) au chapitre 5.6.7 du volume III.

Il permet d'établir un ratio comparable entre les dispositifs mis en œuvre par les différents États côtiers assurant la recherche et le sauvetage en mer. Le nombre de personnes décédées est proportionnel au nombre d'évènements de mer traités par les centres de sauvetage. Cette constante ne permet pas d'envisager une évolution de la cible du fait du grand nombre d'activités concernées tant professionnelles que de loisir.

La cible >98 constitue un seuil admis en dessous duquel, s'il se maintient sur deux années successives, un processus global d'évaluation du dispositif de recherche et de sauvetage doit être mis en œuvre.

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	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Taux d'identification des navires à l'origine de rejets polluants et illicites en mer	%	8,8	7,81	>=10	>=10	>=10	>=10

Précisions méthodologiques

Source des données : Statistiques des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)

Mode de calcul : Ratio entre :

- Le nombre de pollutions par hydrocarbure ou substance liquide nocive, hors pollutions accidentelles ou rejets licites confirmées par les CROSS (64) ;

- Nombre de pollutions par hydrocarbure ou substance liquide nocive reliées à un navire source (5).

Commentaires : Le taux d'identification des navires pollueurs correspond au nombre des messages POLREP (échange 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 pollutions accidentelles ou naturelles. L'identification met en œuvre l'ensemble des composantes de l'action de l'État en mer (AEM).

JUSTIFICATION DES CIBLES

La fluctuation entre le réalisé de ces 4 dernières années (5,1 en 2019, 14 en 2020, 8,8 en 2021 et 7,8 en 2022) invite à la prudence. Aussi, un objectif cible médian à 10 % est proposé et demeure volontariste. Il est à noter que l'année 2020 ne peut être retenue comme une année de référence compte tenu du contexte particulier lié à la pandémie.

INDICATEUR**1.3 – Contrôle des navires**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Niveau de sécurité sur la flotte domestique : taux de prescriptions sur contrôles majeurs	%	2.85	3,03	<6,5	<6.5	<6.5	<6.5
Répression des pollutions : taux de poursuites pénales suite à contrôle environnemental des navires	%	0	0,56	>1	1	1	1

Précisions méthodologiques**Précisions méthodologiques**Source des données :

- Sous-indicateurs 1-3-1 - Niveau de sécurité sur la flotte domestique : taux de prescriptions sur contrôles majeurs : 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.

- Sous-indicateurs 1-3-2 - Répression des pollutions : taux de procès-verbaux envoyés aux parquets compétents suite au constat pendant un contrôle environnemental d'une infraction répréhensible pénalement : Copie des procès-verbaux de constatation d'infraction transmis par les agents des centres de sécurité des navires au bureau des contrôles par l'État du port et environnementaux

Mode de calcul :

- Sous-indicateurs 1-3-1 - Niveau de sécurité sur la flotte domestique : taux de prescriptions sur contrôles majeurs :

Ratio entre :

- le nombre de contrôles majeurs ayant généré une prescription lors de l'ensemble des visites périodiques de l'année et,
- le nombre de contrôles majeurs effectués lors de l'ensemble des visites périodiques de l'année.

- Sous-indicateurs 1-3-2 - Répression des pollutions : taux de procès-verbaux envoyés aux parquets compétents suite au constat pendant un contrôle environnemental d'une infraction répréhensible pénalement : Nombre de procès-verbaux transmis au parquet compétent suite au constat pendant un contrôle environnemental d'une infraction répréhensible pénalement.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Le taux de 6,5 % est considéré comme la limite haute acceptable en matière de déficiences sur les contrôles majeurs au regard des retours d'expérience issus de rapports d'enquêtes après accident de mer.

Le taux de 1 % est retenu car on constate très peu d'infractions pouvant être poursuivies avec succès. Ce taux correspond aux PV de constatation donnant lieu à des poursuites par les parquets.

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).

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme	n°	Objectifs et indicateurs de performance
205		

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 ;
- 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	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis de l'ENSM	%	100	95	90	95	95	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	%	80	80	80	80	80	80

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAMPA

Mode de calcul : des sous-indicateur 2.1.1_Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis de l'ENSM et sous-indicateur 2.1.2_Taux d'obtention d'une qualification professionnelle sanctionnée par un diplôme ou un titre à finalité professionnelle enregistré au répertoire national des certifications professionnelles : Non communiqué

Source des données : Sous-direction des gens de mer

Commentaires :

Chaque taux d'activité des diplômés de l'enseignement maritime, issus de l'enseignement supérieur d'une part et issus de l'enseignement secondaire d'autre part, agrège le taux d'insertion professionnelle des diplômés identifiés comme marins sous pavillon français, à l'exclusion du taux d'insertion professionnelle des marins qui ne sont plus sous pavillon français.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Commentaires sur le sous-indicateur 2.1.1_Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis de l'ENSM :

Après l'analyse des réalisations des années précédentes et les échanges avec l'ENSM, la cible passe de 90 % à 95 % sur la période 2024 à 2026.

INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Evolution du nombre de marins français (employés sur un navire battant pavillon français)	Nb	13119	15011	14000	15000	15000	15000
Taux de connexion des usagers professionnels aux systèmes d'information des affaires maritimes	%	79	82	82	85	88	90
Nombre total de navires de commerce sous pavillon français	Nb	306	297	300	310	315	320
Jauge brute de la flotte de commerce sous	milliers d'UMS	7450	8095	6000	9000	9000	9000

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme 205	n°	Objectifs et indicateurs de performance
------------------	----	---

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
pavillon français							

Précisions méthodologiques

Source des données : Mission flotte de commerce

Mode de calcul : Non communiqué

JUSTIFICATION DES CIBLESCommentaires sur les cibles des sous-indicateurs :

- Sous-indicateur 2.2.1_Evolution du nombre de marins français (employés sur un navire battant pavillon français) :

La stabilité du nombre des marins est demandée pour les cibles de ce sous-indicateur. Si le nombre de navires va effectivement augmenter, le nombre de marins français pourrait toutefois se stabiliser car la hausse des promotions de l'ENSM risque d'être compensée par des sorties accélérées de navigants qui iront prendre des emplois au siège des armements à terre dont les recrutements vont croître. Les carrières embarquées sont de plus en plus courtes et la réorientation des marins vers une seconde carrière est en effet facilitée par la croissance des emplois à terre dans les sièges des armements.

L'hypothèse d'une hausse reposerait sur les possibilités suivantes :

- Croissance plus forte qu'attendue du nombre de navires ;
- Difficultés d'emplois sédentaires en cas de retournement de la conjoncture économique et choix de rester embarqué ;
- Fort découplage des salaires de marins en leur faveur (déjà très élevés) face aux salaires des sédentaires.

- Sous-indicateur 2.2.2_Taux de connexion des usagers professionnels aux systèmes d'information des affaires maritimes : une hausse du taux des marins et armateurs connectés aux portails SI est souhaitée pour la période triennale 2024-2026.

- Sous-indicateur 2.2.3_Nombre total de navires de commerce sous pavillon français : Mise à jour sur l'évolution progressive du nombre des navires. Des entrées en flotte sur des petites unités (petits cargos à voile et petits navires pour les champs éoliens off-shore) sont programmées.

OBJECTIF

3 - Mieux contrôler les activités maritimes par les unités opérationnelles du dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes.

Le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes constitue le premier contributeur aux polices spéciales suivantes : la police des pêches et la police de l'environnement marin. 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). Les unités du DCS effectuent également des missions de contrôle de la sécurité des navires et de surveillance des activités maritimes et de navigation, et contribuent le cas échéant aux opérations de sauvetage en mer.

Le DCS des affaires maritimes se compose de 27 unités littorales des affaires maritimes (ULAM) dont six en outre-mer, de 4 patrouilleurs hauturiers des affaires maritimes (entre 46 et 52 mètres) en métropole et d'un

patrouilleur outre-mer basé à La Réunion. Le DCS totalise 63 moyens nautiques. Les ULAM réalisent principalement, en mer et à terre, des contrôles sur la réglementation des pêches et la protection de l'environnement. Les patrouilleurs hauturiers effectuent essentiellement des missions de police des pêches en mer. La DGAMPA pilote au niveau national la politique d'acquisition des moyens nautiques du DCS des affaires maritimes et contribue à la définition des enjeux liés au statut des agents du DCS.

Le DCS est également composé de deux centres opérationnels : le centre national de surveillance des pêches (CNSP), et le centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM). Le CNSP participe à la coordination de l'ensemble des unités des administrations ou des opérateurs ayant des moyens de contrôle en mer, sur la bande littorale et aériens, dès lors qu'ils sont impliqués dans une opération de police des pêches en mer ou au débarquement. Le CACEM, préfiguré par l'instruction du gouvernement du 13 mars 2015 et créé formellement par l'arrêté du 13 mars 2023, assure la coordination des moyens de contrôle engagés sur une mission de surveillance de l'environnement marin. Il assure également la veille juridique et la centralisation du rapportage des missions.

INDICATEUR

3.1 - Taux d'infractions constatées à la pêche

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Taux d'infractions constatées dans le contrôle des pêches	%	6,14	4,5	6.14	6.14	6.14	6.14
Pour information : Nombre de contrôles des pêches	Nb	22 236	13101	ND	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.

JUSTIFICATION DES CIBLES

A la suite d'un changement des outils de suivi, on constate une rupture dans la série en 2023. Une redéfinition de cet indicateur sera proposée en 2024.

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme n° Objectifs et indicateurs de performance
205

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	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Contrôles menés par le Dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes dans le cadre de la politique commune des pêches	%	74,43	88	100	100	100	100
Nombre d'inspections au débarquement réalisé par le DCS rapporté à l'objectif de nombre d'inspections prévu pour le DCS	%	100	90	100	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.

JUSTIFICATION DES CIBLES

L'indicateur 3.2. est le 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. L'objectif chaque année est d'atteindre 100 % de réalisation des contrôles décidés lors des différents comités de pilotage, ce qui explique la cible de l'indicateur fixé à 100 %. L'écart entre le chiffre réalisé et la cible peut venir de l'engagement des unités du DCS sur d'autres missions qui sont difficilement planifiables et quantifiables en début d'année (ex : sauvetage en mer).

INDICATEUR

3.3 – Contrôles menés par le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes dans le cadre des politiques publiques relatives à l'environnement marin

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Nombre de missions rapportées au CACEM (centre d'appui au contrôle de l'environnement marin)	Nb	4544	5364	5500	5700	5800	6000
Part de contrôle environnement marin réalisée par le DCS, par rapport au total des contrôles rapportés au CACEM	%	54	55	60	60	60	60

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAMPA, bilans mensuels d'activité et rapports de patrouille des unités du dispositif de contrôle et de surveillance (DCS), bilans du centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM).

Mode de calcul : Le nombre de missions rapportées est la somme de toutes les missions ouvertes par les agents du CACEM. La part de contrôle environnement marin est le ratio entre le nombre de contrôles pour lesquels ont participé les agents du DCS et le nombre total de contrôles effectués rapportés au CACEM.

Une mission sur le terrain à terre ou en mer d'une unité ou plusieurs (dans le cadre d'une mission interservice) sur les thématiques des plans de contrôle et de surveillance de l'environnement marin, pêche à pied et pêche de loisirs est comptabilisée comme une mission CACEM. Un contrôle est défini comme l'action d'une unité envers une personne physique ou morale ou un véhicule terrestre ou nautique.

JUSTIFICATION DES CIBLES

L'indicateur 3.3. est relatif à la police de l'environnement marin. Cette police spéciale est relativement jeune et a commencé à être structurée dans la deuxième moitié des années 2010. Cette structuration s'est traduite à la DGAMPA d'une part par le renforcement des compétences des agents de contrôle, via le commissionnement d'inspecteur de l'environnement, et d'autre part par la création du centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM). Le CACEM est devenu progressivement incontournable dans le contrôle de l'environnement marin et est désormais bien connu des unités de contrôles, ce qui explique la hausse très importante depuis 2017 du nombre de contrôles rapportés.

Aujourd'hui, le nombre des missions rapportées au CACEM devrait atteindre un plateau. Cette situation explique qu'après une hausse importante, le sous-indicateur 3.3.1 devrait se stabiliser.

Concernant le sous-indicateur 3.3.2., les unités du DCS sont désormais bien formées à la police de l'environnement marin et de nombreux agents sont commissionnés inspecteur de l'environnement marin. La part de contrôles relatifs à l'environnement marin réalisés par les agents du DCS devrait se stabiliser autour de 60 %.

OBJECTIF

4 - Mieux contrôler les activités de pêche par les administrations de l'action de l'État en mer

La Politique commune de la pêche (PCP) de l'Union européenne est une compétence exclusive de l'Union européenne. Le contrôle des pêches maritimes par les États membres est un enjeu majeur de la Politique commune de la pêche (PCP). L'objectif est de concilier la gestion équilibrée des ressources halieutiques avec les impératifs sociaux-économiques et territoriaux des activités de la pêche.

Conformément l'arrêté ministériel du 22 mars 2007 relatif à l'action de l'État en mer (AEM) et à l'arrêté modifié du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du MTES, la DGAMPA est en charge de la politique de contrôle des pêches maritimes, au plan national et dans le cadre des relations avec l'Union européenne et les organismes internationaux concernés.

Suivant l'instruction du 17 février 2015 relatif à la coordination opérationnelle, la DGAMPA définit les orientations nationales en matière de contrôle des pêches qui se déclinent par la suite dans des plans régionaux de contrôle définissant les objectifs de contrôle, notamment en mer, en se basant sur une méthodologie d'analyse de risque.

La répartition de l'expression des besoins de contrôle en mer entre les administrations concourant aux inspections en mer (Affaires maritimes, Marine nationale, Gendarmerie maritime et nationale) fait l'objet d'une validation lors du comité de la fonction garde-côtes piloté par le Secrétariat général de la mer.

Le Centre national de surveillance des pêches (CNSP) assure par ailleurs la coordination opérationnelle des moyens des administrations de l'AEM en matière de contrôle des pêches en vue de répondre aux priorités fixées.

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme 205	n°	Objectifs et indicateurs de performance
------------------	----	---

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	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (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	101	>90	>90	>90	>90

Précisions méthodologiques

Mode de Calcul : 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 : Numérateur : nombre d'inspections pré-déclarées par le moyen de contrôle au CNSP. Dénominateur : nombre d'inspections déclarées dans la base SATI. Avec un résultat de 101 %.

Source des données : 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 : 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.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Il y a deux moyens de décomptes des inspections réalisées : une faite par le CNSP dans son outil MONITORFISH (et auparavant POSEIDON) lors de l'appel préalable des unités avant le contrôle, l'autre post contrôle avec l'outil SATI. Auparavant les unités ne réalisait pas l'appel préalable au CNSP ce qui ne permettait pas le pilotage du CNSP sur l'ensemble des contrôles réalisés. D'où la mise en place de cet indicateur.

Désormais les unités font l'appel préalable au CNSP mais délaissent finalement l'outil SATI car le CNSP prend de plus en plus en charge le suivi des nombres de contrôle. On a donc une inversion de la tendance : les agents préviennent désormais le CNSP qui suit le décompte des inspections mais ne font plus systématiquement le rapportage dans SATI. Désormais les unités réalisent l'appel préalable au CNSP. Il y a donc une inversion de la tendance : les agents préviennent désormais le CNSP mais ne font plus systématiquement de rapportage dans SATI ce qui explique le ratio à 101 %. L'objectif est donc atteint car le CNSP joue désormais son rôle de pilotage des inspections.

L'atteinte du ratio de 90 % sur cet indicateur est la cible fixée pour considérer que le pilotage opérationnel du CNSP sur les unités de contrôle est suffisant pour assurer un contrôle qualitatif et non quantitatif de la police des pêches.

INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (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	%	79,50	86,7	100	100	100	100

	Unité	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Nombre d'inspections à terre réalisées rapporté au nombre de contrôles à terre prévus par le plan de contrôle	%	88	92,5	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.

Sources de données : Le centre national de surveillance des pêches (CNSP).

JUSTIFICATION DES CIBLES

Une cible de 100 % est donnée pour cet indicateur, l'objectif étant de remplir à 100 % le nombre d'inspection en mer et à terre fixée chaque année dans les plans de contrôle des pêches.

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	2021	2022	2023 (Cible PAP 2023)	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)
Réalisation des inspections sur les besoins identifiés dans le cadre des plans interrégionaux et régionaux de contrôle (PIRC/PRC)	%	35	27	>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.

Source des données : Le mode de collecte des données de base est manuel. La Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture, sous-direction des ressources halieutiques, bureau du contrôle des pêches (DPMA/SDRH/BCP) et le centre national de surveillance des pêches sont responsables de la collecte de ces données.

JUSTIFICATION DES CIBLES

L'objectif est d'aller vers un contrôle orienté vers le bon ciblage en se basant sur les objectifs de contrôle définis dans les plans de contrôle, comme le recommande l'Union européenne. Cet indicateur est intéressant car son amélioration est obtenue à la fois par une révision des plans de contrôle au niveau régional pour que les objectifs soient atteignables ainsi qu'une bonne orientation des contrôles pour aller vers les bonnes cibles. Même si le taux de réussite est faible, il est amené à s'améliorer.

L'atteinte de cette cible à 60 % serait déjà un niveau satisfaisant car la réalisation de cet indicateur est dépendante d'une part de la bonne adéquation du plan de contrôle avec les réalités du terrain et, d'autre part, des situations et conditions réelles de contrôle rencontrées dans l'année par les unités. Or, ces deux éléments sont soumis à de nombreux aléas.

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme	n°	Présentation des crédits et des dépenses fiscales
205		

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2023 ET 2024

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	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		13 153 581 13 402 660	7 769 894 15 925 535	11 486 170 11 486 170	0 0	32 409 645 40 814 365	9 149 300 9 750 000
02 – Emplois et formations maritimes		30 810 041 25 850 000	726 042 990 041	6 923 958 7 920 000	0 0	38 460 041 34 760 041	0 0
03 – Innovation et flotte de commerce		0 860 180	0 0	86 423 496 104 423 496	0 0	86 423 496 105 283 676	0 0
04 – Action interministérielle de la mer		7 435 103 8 635 103	4 975 648 29 975 648	176 182 176 182	0 0	12 586 933 38 786 933	0 0
05 – Soutien et systèmes d'information		7 876 100 9 266 100	744 681 1 544 681	208 511 208 511	0 0	8 829 292 11 019 292	966 000 500 000
07 – Pêche et aquaculture		15 638 422 17 257 800	0 2 500 000	34 459 809 30 749 388	198 957 0	50 297 188 50 507 188	0 2 000 000
08 – Planification et économie bleue		11 944 681 2 900 232	5 895 551 740 000	21 277 16 021 277	0 0	17 861 509 19 661 509	0 0
Totaux		86 857 928 78 172 075	20 111 816 51 675 905	139 699 403 170 985 024	198 957 0	246 868 104 300 833 004	10 115 300 12 250 000

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2023 PLF 2024	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		13 414 936 13 402 660	5 377 743 11 294 739	11 486 170 11 486 170	0 0	30 278 849 36 183 569	9 649 300 9 750 000
02 – Emplois et formations maritimes		27 044 759 25 848 717	689 542 2 689 542	6 923 958 7 920 000	0 0	34 658 259 36 458 259	0 0
03 – Innovation et flotte de commerce		0 860 180	0 0	86 423 496 104 423 496	0 0	86 423 496 105 283 676	0 0
04 – Action interministérielle de la mer		7 406 695 8 635 103	4 335 532 9 307 124	176 182 176 182	0 0	11 918 409 18 118 409	0 0
05 – Soutien et systèmes d'information		8 469 732 9 859 732	744 681 1 544 681	208 511 208 511	0 0	9 422 924 11 612 924	466 000 500 000
07 – Pêche et aquaculture		16 121 471 17 257 800	0 2 500 000	33 986 329 27 458 957	198 957 0	50 306 757 47 216 757	0 2 000 000
08 – Planification et économie bleue		12 343 423 2 900 232	5 496 809 740 000	21 277 16 021 277	0 0	17 861 509 19 661 509	0 0
Totaux		84 801 016 78 764 424	16 644 307 28 076 086	139 225 923 167 694 593	198 957 0	240 870 203 274 535 103	10 115 300 12 250 000

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme n° Présentation des crédits et des dépenses fiscales
205

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2023, 2024, 2025 ET 2026

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2023 PLF 2024 Prévision indicative 2025 Prévision indicative 2026				
3 - Dépenses de fonctionnement	86 857 928 78 172 075 80 513 466 78 581 090	10 115 300 12 250 000	84 801 016 78 764 424 81 347 098 79 253 985	10 115 300 12 250 000
5 - Dépenses d'investissement	20 111 816 51 675 905 11 275 370 8 614 873		16 644 307 28 076 086 21 734 871 19 270 679	
6 - Dépenses d'intervention	139 699 403 170 985 024 150 622 447 135 504 951		139 225 923 167 694 593 145 230 733 135 504 951	
7 - Dépenses d'opérations financières	198 957		198 957	
Totaux	246 868 104 300 833 004 242 411 283 222 700 914	10 115 300 12 250 000	240 870 203 274 535 103 248 312 702 234 029 615	10 115 300 12 250 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2023 ET 2024

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2023 PLF 2024				
3 – Dépenses de fonctionnement	86 857 928 78 172 075	10 115 300 12 250 000	84 801 016 78 764 424	10 115 300 12 250 000
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	62 173 145 47 458 075	10 115 300 12 250 000	60 113 233 48 050 424	10 115 300 12 250 000
32 – Subventions pour charges de service public	24 684 783 30 714 000		24 687 783 30 714 000	
5 – Dépenses d'investissement	20 111 816 51 675 905		16 644 307 28 076 086	
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	18 641 093 46 641 183		15 210 084 21 341 863	
52 – Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	1 470 723 5 034 722		1 434 223 4 734 223	
53 – Subventions pour charges d'investissement			2 000 000	

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024			
6 – Dépenses d'intervention	139 699 403 170 985 024		139 225 923 167 694 593	
61 – Transferts aux ménages	1 146 011 1 298 511		1 146 011 1 298 511	
62 – Transferts aux entreprises	92 465 927 132 112 884		93 810 924 128 822 453	
63 – Transferts aux collectivités territoriales	5 181 250 11 620 000		5 181 250 11 620 000	
64 – Transferts aux autres collectivités	40 906 215 25 953 629		39 087 738 25 953 629	
7 – Dépenses d'opérations financières	198 957		198 957	
72 – Dotations en fonds propres	198 957		198 957	
Totaux	246 868 104 300 833 004	10 115 300 12 250 000	240 870 203 274 535 103	10 115 300 12 250 000

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme n° Présentation des crédits et des dépenses fiscales
205

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 2024 ont été réalisés sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2024. L'impact des dispositions fiscales de ce dernier sur les recettes 2024 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 2024, le montant pris en compte dans le total 2024 correspond au dernier chiffrage connu (montant 2023 ou 2022) ; 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 2022	Chiffrage 2023	Chiffrage 2024
320119	Détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires Modalités particulières d'imposition <i>Bénéficiaires 2022 : 57 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>	3 815	5 615	1 100
720206	Exonération des produits de leur pêche vendus par les marins-pêcheurs et armateurs à la pêche en mer Exonérations <i>Bénéficiaires 2022 : (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>	2	2	2
820208	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) Électricité <i>Bénéficiaires 2022 : (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 01/01/2024)</i>	-	-	0
230103	Déduction exceptionnelle en faveur des navires, bateaux ou équipements répondant à des enjeux écologiques Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2022 : (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
Total		3 817	5 617	1 102

■ 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 2022	Chiffre 2023	Chiffre 2024
300101	<p>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</p> <p>Exonérations</p> <p><i>Bénéficiaires 2022 : 1000 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>	135	168	167
Total		135	168	167

Affaires maritimes, pêche et aquacultureProgramme n° Justification au premier euro
205

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	40 814 365	40 814 365	0	36 183 569	36 183 569
02 – Emplois et formations maritimes	0	34 760 041	34 760 041	0	36 458 259	36 458 259
03 – Innovation et flotte de commerce	0	105 283 676	105 283 676	0	105 283 676	105 283 676
04 – Action interministérielle de la mer	0	38 786 933	38 786 933	0	18 118 409	18 118 409
05 – Soutien et systèmes d'information	0	11 019 292	11 019 292	0	11 612 924	11 612 924
07 – Pêche et aquaculture	0	50 507 188	50 507 188	0	47 216 757	47 216 757
08 – Planification et économie bleue	0	19 661 509	19 661 509	0	19 661 509	19 661 509
Total	0	300 833 004	300 833 004	0	274 535 103	274 535 103

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

■ PRINCIPALES ÉVOLUTIONS

Le périmètre du programme 205 est inchangé par rapport à la LFI 2023.

■ MODIFICATIONS DE MAQUETTE

Bien que le périmètre du programme 205 soit inchangé, il est à noter la bascule de 3 activités du programme 205 de l'action 1 vers les actions 3 et 5 par rapport à la LFI 2023.

Ces activités sont les suivantes :

- Activité « Contrôle des navires - fonctionnement » basculée de l'action 1 à l'action 3 ;
- Activité « Contrôle des navires - investissement » basculée de l'action 1 à l'action 3 ;
- Activité « BEA Mer » basculée de l'action 1 à l'action 5.

■ 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					+3 548 900	+3 548 900	+3 548 900	+3 548 900
Financement des emplois "Pêche" de FranceAgriMer	149 ►				+3 264 000	+3 264 000	+3 264 000	+3 264 000
Transfert des capitaineries des ports décentralisés vers la DGAMPA - clause de revoyure	203 ►				+284 900	+284 900	+284 900	+284 900
Transferts sortants					-160 000	-160 000	-160 000	-160 000
P205 v P217 Renforcement des moyens du SG pour amélioration qualité service rendu	► 217				-160 000	-160 000	-160 000	-160 000

Dans le cadre du PLF 2024, les transferts de crédits en base impactant le programme 205 sont les suivants :

- transfert entrant en provenance du programme 203 d'un montant de 284 900 € destinés à couvrir les dépenses de développement des système d'information des capitaineries (action 1);
- transfert entrant en provenance du programme 149 d'un montant de 3 264 000 € en AE et CP destinés au financement de la masse salariale et des frais de fonctionnement de 32 ETPT affectés à des missions pêche au sein de FranceAgriMer demeurés sur ce programme en 2023 (action 7);
- transfert sortant vers le programme 217 d'un montant de 160 000 € correspondant à la contribution du programme 205 au renforcement des moyens du secrétariat général du pôle ministériel pour les sites de la Défense (action 5).

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme n° Justification au premier euro
205

Dépenses pluriannuelles

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2023

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 (RAP 2022)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2022	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023
44 116 595	41 771 076	279 307 153	288 255 182	81 358 024

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2024	CP 2025	CP 2026	CP au-delà de 2026
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023	CP demandés sur AE antérieures à 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE antérieures à 2024
81 358 024	43 024 090 0	30 022 740	8 311 194	0
AE nouvelles pour 2024 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024
300 833 004 12 250 000	231 511 013 12 250 000	39 755 824	26 486 728	3 079 439
Totaux	286 785 103	69 778 564	34 797 922	3 079 439

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2024

CP 2024 demandés sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2025 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024
77,86 %	12,70 %	8,46 %	0,98 %

Justification par action

ACTION (13,6 %)

01 - Surveillance et sûreté maritimes

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	40 814 365	40 814 365	9 750 000
Crédits de paiement	0	36 183 569	36 183 569	9 750 000

L'action 1 porte les crédits relatifs à la sécurité et de la sûreté maritime. Ces missions s'exercent principalement au titre de conventions internationales ratifiées par la France, notamment pour ce qui concerne la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et la prévention des pollutions marines (MARPOL).

En tant qu'État côtier, la France sécurise, avec le réseau des phares et balises (plus de 6 000 en métropole et outre-mer), les routes de navigation et les approches portuaires. Elle exerce une sauvegarde et une surveillance de la navigation maritime le long de ses côtes.

Elle organise la réception des alertes de détresse et la coordination de la recherche et du sauvetage maritime avec le réseau des centres opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) ainsi que la surveillance de la circulation maritime dans les zones de séparation de trafic, principalement en Manche et à la pointe bretonne.

Enfin, elle assure à destination des marins et usagers de la mer la diffusion de l'information nautique y compris les données météorologiques.

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 1 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

	AE	CP
Surveillance du trafic maritime (CROSS)	10 685 890 €	7 749 739 €
Signalisation maritime	16 455 965 €	14 761 320 €
Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)	10 500 000 €	10 500 000 €
Systèmes d'information "Surveillance maritime"	2 872 510 €	2 872 510 €
Capitaineries des ports	300 000 €	300 000 €
Total	40 814 365 €	36 183 569 €

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme	n°	Justification au premier euro
205		

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	13 402 660	13 402 660
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	13 402 660	13 402 660
Dépenses d'investissement	15 925 535	11 294 739
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	15 925 535	11 294 739
Dépenses d'intervention	11 486 170	11 486 170
Transferts aux autres collectivités	11 486 170	11 486 170
Total	40 814 365	36 183 569

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Surveillance du trafic maritime (CROSS) : 4,39 M€ en AE et CP

Les CROSS exercent une veille radioélectrique permanente et gèrent les appels du numéro d'urgence 196. Ils reçoivent et traitent les alertes de détresse et coordonnent les interventions de recherche et de sauvetage en cas de sinistre avéré. Ce sont aussi des centres d'assistance maritimes, de diffusion des renseignements de sécurité maritime, de surveillance de la navigation et du trafic maritime et des pollutions marines. Véritable guichet unique, le CROSS est un service intégré qui mutualise entre toutes les missions qu'il réalise ses coûts de fonctionnement.

Le fonctionnement courant des sept CROSS de métropole et de l'outre-mer (Martinique et Réunion) ainsi que des deux centres spécialisés du Pacifique (Nouméa et Papeete) est financé par des crédits délégués aux directions interrégionales de la mer, directions de la mer outre-mer et services des affaires maritimes.

Ces crédits incluent les dépenses de maintien en condition opérationnelle (MCO) des équipements radars (6 radars côtiers), de télécommunications et des systèmes d'information et d'exploitation, permettant de répondre aux obligations de rapportage institués par plusieurs directives européennes. Il est à noter que les CROSS opèrent un réseau public comprenant 80 sites où sont installés plus de 400 équipements radioélectriques afin de protéger et garantir les communications entre les navires.

Ce budget supporte également les dépenses réalisées par le biais de conventions et de partenariats, telle l'accord avec le Royaume-Uni pour la diffusion en Manche des renseignements de sécurité maritime par Navtex (à partir de la station anglaise de Niton).

Il prévoit par ailleurs 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.

Signalisation maritime : 7,84 M€ en AE et 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.

Cette ligne de crédits porte également les dépenses de fonctionnement des services locaux des Phares et Balises de métropole et d'outre-mer qui permettent 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.

Systemes d'information « Surveillance maritime » : 0,87 M€ en AE et CP

Ces crédits sont destinés à assurer le maintien en condition opérationnelle des systèmes d'information relatifs à la surveillance maritime, au suivi des matières dangereuses et à l'échange de données avec les autres États membres.

Capitaineries des ports : 0,30 M€ en AE et CP

Dans le cadre de la création de la DGAMPA, l'organisation et le fonctionnement des capitaineries, des ports où l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est exercée par l'État, ont fait l'objet d'un transfert au profit de la nouvelle direction générale.

0,30 M€ sont destinés à couvrir les dépenses de fonctionnement « métiers » des 28 capitaineries concernées réparties sur le territoire métropolitain et ultramarin où exercent 177 agents en charge de missions de sécurité et de police.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Surveillance du trafic maritime (CROSS) : 6,29 M€ en AE et 3,36 M€ en CP

Portées ces dernières années par les crédits du plan de relance, les dépenses d'investissement sont essentielles pour maintenir en état les CROSS et leurs équipements associés.

Les crédits de cette ligne devront permettre de financer, notamment, la rénovation de la tour du Stiff (tour béton de 70 mètres construite en 1980) sur l'île d'Ouessant (29). Particulièrement exposée aux intempéries, cette tour constitue l'unique moyen de surveillance et de communication du large de la pointe du Finistère pour garantir la sécurité de la navigation et la prévention des pollutions marines.

Signalisation maritime : 7,63 M€ en AE et 5,94 M€ en CP

Pour ce qui concerne l'APB, ces crédits sont destinés en premier lieu aux 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. Les opérations de renouvellement de la flotte des affaires maritimes se poursuivront en 2024 avec le renouvellement d'un nouveau baliseur côtier (Saint-Nazaire) 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 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) ;

Affaires maritimes, pêche et aquacultureProgramme n° Justification au premier euro
205

- de poursuivre le remplacement des soubassements à mercure des phares par des systèmes innovants;
- 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;
- De doter les usagers de nouveaux outils d'aides à la navigation disponibles facilement (sur tablettes) et accessibles (aides à la lecture du balisage, informations sur sa disponibilité etc.). Le développement de tels outils se poursuit en coopération avec le Service hydrographie et océanographique de la marine (SHOM) et l'office français de la biodiversité (OFB).

Systèmes d'information « Surveillance maritime » : 2 M€ en AE et CP

La DGAMPA assure la maîtrise d'ouvrage du guichet unique maritime et portuaire (GUMP) tel que prévu par le règlement UE 2019-1239. Il constituera l'interface entre le navire et le port pour satisfaire aux obligations déclaratives d'entrée et de sortie du port. Il est fondamental pour ne pas compromettre le traitement des escales et engendrer de lourdes conséquences pour l'exploitation des ports, le transport des personnes et le transit des marchandises.

Le règlement prévoit une mise en service opérationnel en août 2025. La conception et le développement de ce système de première importance sont estimés à 2 M€ sur l'exercice 2024.

Le GUMP est un chantier majeur de simplification administrative afin d'accompagner la compétitivité des ports et l'efficacité du transport maritime.

DÉPENSES D'INTERVENTION

Signalisation maritime : 0,99 M€ en AE et CP

Ces crédits sont dédiés à une convention passée avec le CEREMA ainsi qu'au financement de la restauration du phare de Cordouan.

Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) : 10,50 M€ en AE et 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 recevra en 2024 un montant de subvention ajusté en fonction de la progression du produit des taxes affectées à l'association (fraction de la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel et de la taxe « éolienne »).

ACTION (11,6 %)**02 - Emplois et formations maritimes**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	34 760 041	34 760 041	0
Crédits de paiement	0	36 458 259	36 458 259	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. Ces structures 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. 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 par ailleurs 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 un complément au financement principal qui est issu d'une partie des taxes portuaires.

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 2 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

	AE	CP
Formation initiale des marins - Ecole nationale supérieure maritime (ENSM)	25 050 000 €	27 050 000 €
Formation initiale des marins - Lycées professionnels maritimes (LPM)	6 710 000 €	6 710 000 €
Formation initiale des marins - Aides aux élèves des LPM	900 000 €	900 000 €
Formation continue des marins	190 000 €	190 000 €
Aides et protection du monde maritime	1 910 041 €	1 608 259 €
Total	34 760 041 €	36 458 259 €

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	25 850 000	25 848 717
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	800 000	798 717
Subventions pour charges de service public	25 050 000	25 050 000
Dépenses d'investissement	990 041	2 689 542
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	990 041	689 542
Subventions pour charges d'investissement		2 000 000
Dépenses d'intervention	7 920 000	7 920 000
Transferts aux ménages	1 090 000	1 090 000
Transferts aux collectivités territoriales	6 620 000	6 620 000
Transferts aux autres collectivités	210 000	210 000
Total	34 760 041	36 458 259

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme	n°	Justification au premier euro
205		

Formation initiale des marins - École nationale supérieure maritime (ENSM) : 25,05 M€ en AE et CP

L'École nationale supérieure maritime (ENSM), unique opérateur du programme, reçoit une subvention pour charges de service public de 25,05 M€ en AE et CP.

Aides et protection du monde maritime : 0,80 M€ en AE et 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'INVESTISSEMENT

Formation initiale des marins - École nationale supérieure maritime (ENSM) : 2 M€ en CP

L'école bénéficie également d'une subvention d'investissement de 2 M€ en CP conformément à l'orientation donnée à l'issue du Fontenoy du maritime d'augmenter le nombre d'officiers de la marine marchande (AE budgétées en LFI 2023).

Aides et protection du monde maritime : 0,99 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

Formation initiale des marins - Lycées professionnels maritimes et autres centres de formation : 6,71 M€ en AE et CP

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

Les subventions (4,59 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.

En complément de ces subventions versées aux LPM, 1 M€ en AE et CP sera consacré au financement de la gratification des périodes de formation en milieu professionnel mise en place dans le cadre de la réforme de la voie professionnelle.

Des crédits (0,09 M€ en AE et 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 (0,72 M€ en AE et 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, diverses autres subventions sont versées à des organismes de formation, notamment à l'Unité de concours et d'examens maritimes (UCEM), qui organise les examens maritimes (0,042 M€ en AE et CP).

Formation initiale des marins - Aides aux élèves des LPM : 0,90 M€ en AE et CP

Le financement des aides aux élèves boursiers des LPM, 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.

Cette ligne de dépenses a été augmentée de 0,20 M€ en 2024 sous enveloppe. Cette augmentation est effective dès 2023 pour répondre au besoin et à la revalorisation des bourses à compter de la campagne 2023/2024, notamment concernant les bourses de l'enseignement supérieur maritime court.

Formation continue des marins : 0,19 M€ en AE et 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.

Aides et protection du monde maritime : 0,12 M€ en AE et 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 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€) et plus globalement aux associations de marins (0,04 M€).

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme	n°	Justification au premier euro
205		

ACTION (35,0 %)**03 – Innovation et flotte de commerce**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	105 283 676	105 283 676	0
Crédits de paiement	0	105 283 676	105 283 676	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 budgétaires 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 ;
- 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 (i) à la prise en charge des pensions et retraites de la Compagnie générale maritime et financière (CGMF), (ii) à deux dispositifs de soutien à la flotte (exonérations de cotisations patronales et remboursement de cotisations salariales), (iii) ainsi qu'au contrôle des navires au titre de l'État du port.

(i) La contribution du programme 205 à la **compagnie générale maritime et financière (CGMF)** – dont l'unique actionnaire est l'État – est destinée au financement :

- de la caisse de retraite de la CGMF, dans le but d'apporter un complément de retraite aux personnels de l'ancienne compagnie générale maritime (CGM) privatisée en 1996 et de la Société nationale Corse-Méditerranée (SNCM) liquidée en 2015 ;
- du comité de gestion des risques d'accidents du travail (CGRAT), pour le paiement des rentes d'accident de travail et de trajet des personnels de l'ancienne CGM.

La baisse annuelle des crédits est liée à la diminution progressive du nombre des ayants-droits puisque ce régime n'admet plus de nouveaux pensionnaires.

(ii) 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 consiste en la compensation, auprès des caisses d'assurance sociale (UNEDIC, ACOSS, ENIM) de :

- l'exonération des cotisations patronales relatives à la maladie, la vieillesse ;
- l'exonération des cotisations patronales relatives aux allocations familiales ;
- l'exonération des cotisations sociales patronales relatives à l'assurance chômage.

L'augmentation des crédits alloués à ce dispositif témoigne de la dynamique de l'emploi de marins français, et de l'accroissement de la flotte sous pavillon français.

(iii) Le dispositif de soutien aux entreprises d'armement maritime (SEAM) mis en place pour trois ans (2022 à 2024) à compter du 1^{er} janvier 2022, complète le dispositif précité. 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 d'exonération des cotisations patronales détaillé ci-dessus, 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.

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 rend éligibles aux dispositifs d'exonération de cotisations patronales et de SEAM près de 250 personnels employés par des armateurs à la croisière. L'affiliation de ces marins génère un surcoût indirect pour l'action 3 (l'affiliation à l'ENIM ouvrant le bénéfice potentiel des dispositifs de soutien cités en (ii) et (iii), réparti entre les deux dispositifs précités.

Enfin, depuis 2023, l'action 3 porte les crédits relatifs au **contrôle des navires au titre de l'État en port**. Le Memorandum d'entente de Paris et la directive européenne 2009/16/CE prévoient en effet 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.

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 3 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

	AE	CP
Compléments retraites et rentes d'accidents du travail (CGMF)	6 780 000 €	6 780 000 €
Dispositifs d'aide à la flotte de commerce (ENIM, ACOSS, UNEDIC)	67 443 496 €	67 443 496 €
Dispositif de soutien à l'emploi maritime	30 200 000 €	30 200 000 €
Contrôle des navires	860 180 €	860 180 €
Total	105 283 676 €	105 283 676 €

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	860 180	860 180
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	860 180	860 180
Dépenses d'intervention	104 423 496	104 423 496
Transferts aux entreprises	104 423 496	104 423 496
Transferts aux autres collectivités		
Total	105 283 676	105 283 676

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Contrôle des navires : 0,86 M€ en AE et CP

Ces crédits portent 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 pour *memorandum of understanding* : accords entre nations maritimes visant à harmoniser les contrôles des navires) MoU Paris, MoU Océan Indien et MoU Caraïbes, relatifs à l'organisation et à l'harmonisation des contrôles des navires étrangers dans les ports

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme 205	n°	Justification au premier euro
------------------	----	-------------------------------

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.

DÉPENSES D'INTERVENTION**Compléments retraites et rentes d'accidents du travail (CGMF) : 6,78 M€ en AE et 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 (SNMCM). 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) : 67,44 M€ en AE et 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.

L'exonération porte sur les contributions patronales suivantes :

- Cotisations « vieillesse et prévoyance » (ENIM pour le volet ultramarin et ACOSS pour le volet métropolitain);
- Cotisations « chômage » auprès de l'UNEDIC;
- Cotisations « allocations familiales » auprès de l'ACOSS.

Dispositif de soutien à l'emploi maritime : 30,20 M€ en AE et CP

Le dispositif de soutien aux entreprises d'armement maritime (SEAM) est reconduit en 2024 et son montant est revalorisé pour être porté à 30,20 M€. Ce montant intègre les armements de Wallis et Futuna à hauteur de 1,5 M€.

ACTION (12,9 %)**04 - Action interministérielle de la mer**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	38 786 933	38 786 933	0
Crédits de paiement	0	18 118 409	18 118 409	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 ministère chargé de la mer participe à plus de 40 missions, et en coordonne une quinzaine. Dans ce cadre, les services relevant de la direction des affaires maritimes mettent en œuvre les politiques relatives :

- au contrôle et à la surveillance des activités maritimes : les affaires maritimes sont habilitées au titre de l'ensemble des polices spéciales en mer (police des pêches, police de la navigation, de la sécurité des navires, des épaves, police de l'environnement) et agissent pour le compte des différents ministères intéressés. 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 du projet AM 2022 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.

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme 205	n°	Justification au premier euro
------------------	----	-------------------------------

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 vieillissants 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.

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 4 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

	AE	CP
Dispositif de contrôle et de surveillance (DCS)	34 250 751 €	14 192 343 €
Plan Polmar terre	4 536 182 €	3 926 066 €
Total	38 786 933 €	18 118 409 €

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	8 635 103	8 635 103
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	8 635 103	8 635 103
Dépenses d'investissement	29 975 648	9 307 124
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	29 975 648	9 307 124
Dépenses d'intervention	176 182	176 182
Transferts aux autres collectivités	176 182	176 182
Total	38 786 933	18 118 409

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT**Dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) : 7,10 M€ en AE et 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).

Il est à noter que 1,2 M€ en AE et CP de cette ligne de dépenses doit permettre de couvrir la contribution du programme 205 à l'affrètement de deux navires de sauvetage pour la Manche mer du Nord décidé en RIM le 30 novembre 2022 et reconduit en 2024.

Plan Polmar terre : 1,54 M€ en AE et 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

Dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) : 27,16 M€ en AE et 7,10 M€ en CP

Ces dépenses d'investissement permettent le renouvellement des moyens nautiques du DCS (ULAM ou unités littorales des affaires maritimes, patrouilleurs) et l'acquisition d'un nouveau patrouilleur hauturier des affaires maritimes.

Ce nouveau patrouilleur, pour lequel seront mobilisés 25 M€ en AE et 5 M€ en CP, est destiné à remplacer le patrouilleur des affaires maritimes (PAM) IRIS désormais obsolète. Cette acquisition finalise le plan de modernisation et réorganisation du dispositif de contrôle et de surveillance hauturier des affaires maritimes, avec l'atteinte de la cible à quatre navires patrouilleurs efficaces, en métropole. Il permettra, notamment, le respect par la France de ses obligations européennes en matière de police des pêches et la montée en puissance continue des enjeux en matière de police de l'environnement marin.

Plan Polmar terre : 2,82 M€ en AE et 2,21 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).

Au-delà des investissements traditionnels, l'année 2024 sera consacrée à la réorganisation des implantations POLMAR Terre avec, notamment deux projets immobiliers visant à moderniser les infrastructures : celui du Verdon en DIRM SA et celui d'Ajaccio en DML Corse.

DÉPENSES D'INTERVENTION

Plan Polmar terre : 0,18 M€ en AE et CP

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

ACTION (3,7 %)

05 – Soutien et systèmes d'information

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	11 019 292	11 019 292	500 000
Crédits de paiement	0	11 612 924	11 612 924	500 000

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.

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme	n°	Justification au premier euro
205		

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.

Cette action porte également les crédits de fonctionnement du bureau enquête accident (BEA-mer) qui réalise les enquêtes techniques sur les événements de mer et préconise des recommandations afin de renforcer la sécurité maritime.

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 5 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

	AE	CP
Dépenses communes au programme	7 548 511 €	8 142 243 €
Dépenses relatives au développement des systèmes d'information	3 420 781 €	3 420 681 €
Bureau d'enquêtes sur les événements en mer (BEAmer)	50 000 €	50 000 €
Total	11 019 292 €	11 612 924 €

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	9 266 100	9 859 732
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	9 266 100	9 859 732
Dépenses d'investissement	1 544 681	1 544 681
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	1 544 681	1 544 681
Dépenses d'intervention	208 511	208 511
Transferts aux ménages	208 511	208 511
Total	11 019 292	11 612 924

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Dépenses communes au programme : 7,34 M€ en AE et 7,93 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 direction des affaires maritimes 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.

Sont également concernés les dépenses de fonctionnement des entités rattachées au programme :

- L'école nationale de sécurité et d'administration de la mer (ENSAM) qui 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) qui participe à la formation des agents ;
- La direction des services informatiques (DSI) de Saint-Malo qui assure le maintien en condition opérationnelle, l'hébergement et le développement des systèmes d'informations de la DGAMPA.

Enfin, une enveloppe de 1,5 M€ en AE et CP sur cette ligne de dépense est prévue pour financer la préparation de « L'année de la mer » qui s'inscrit dans le cadre de la Conférence sur les Océans - Nations Unies (UNOC) qui se tiendra à Nice en 2025.

Dépenses relatives au développement des systèmes d'information : 1,88 M€ en AE et CP

Elles supportent les dépenses SI du programme communes 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).

Bureau Enquête Accident en mer : 0,05 M€ en AE et 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.

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme	n°	Justification au premier euro
205		

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Dépenses relatives au développement des systèmes d'information : 1,54 M€ en AE et CP

La démarche de transformation numérique de l'administration maritime nécessite des dépenses d'investissement portées sur cette ligne de dépense.

En 2024, la priorité sera donnée à la cyberdéfense et à la valorisation de la donnée pour lesquelles une enveloppe spécifique de 0,80 M€ sera consacrée.

DÉPENSES D'INTERVENTION

Dépenses communes au programme : 0,21 M€ en AE et CP

Ces crédits sont provisionnés afin de pouvoir régler les dossiers des ayants-droits de la SNSM décédés en 2018.

ACTION (16,8 %)**07 - Pêche et aquaculture**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	50 507 188	50 507 188	2 000 000
Crédits de paiement	0	47 216 757	47 216 757	2 000 000

Les objectifs de l'action 7 relative 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, sûrs et durables. Elle a pour but de dynamiser le secteur de la pêche et de l'aquaculture et d'assurer un niveau de vie équitable aux professionnels qui en vivent. 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. L'aquaculture s'inscrit dans les grands principes de la PCP relatifs à la durabilité des activités et son développement est cadré par des orientations dédiées « pour une aquaculture européenne durable et compétitive. »

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. Il participe également de la volonté accrue de renforcer la souveraineté alimentaire de la France en matière de produits de la pêche et de l'aquaculture, à travers l'accompagnement des filières.

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

La nouvelle programmation, qui couvre la période 2021-2027, a été simplifiée en permettant aux États membres de concentrer le soutien sur leurs priorités stratégiques en choisissant un « menu » d'actions éligibles. 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. En France, les crédits du programme 205 assurent la majorité des contreparties financières nationales.

Enfin la mise en œuvre de la PCP et des fonds européens 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) ainsi que sur les opérateurs tels que l'Agence des Services et des Paiements (ASP) et FranceAgriMer.

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 7 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

Suivi scientifique et des données	10 643 800 €	10 643 800 €
Appui technique	5 714 000 €	5 714 000 €
Contrôle des pêches	10 310 000 €	10 310 000 €
Interventions socio-économiques	5 490 431 €	5 490 431 €
Interventions économiques non cofinancées par l'UE	4 030 000 €	4 030 000 €
Interventions économiques cofinancées par l'UE	14 318 957 €	11 028 526 €
Total	50 507 188 €	47 216 757 €

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	17 257 800	17 257 800
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	11 593 800	11 593 800
Subventions pour charges de service public	5 664 000	5 664 000
Dépenses d'investissement	2 500 000	2 500 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	2 500 000	2 500 000
Dépenses d'intervention	30 749 388	27 458 957
Transferts aux entreprises	27 689 388	24 398 957
Transferts aux collectivités territoriales		
Transferts aux autres collectivités	3 060 000	3 060 000
Dépenses d'opérations financières		
Dotations en fonds propres		
Total	50 507 188	47 216 757

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Suivi scientifique et données : 4,64 M€ en AE et 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.

Appui technique : 4,65 M€ en AE et 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

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme	n°	Justification au premier euro
205		

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 et sont estimés à 1,48 M€.

Ils couvrent également :

- La partie fonctionnement de la convention ayant pour objet la participation de l'État au financement des caisses chômage intempéries (CGIA). Le CNPMEEM est le Comité national des pêches maritimes et élevages marins, qui est un regroupement de comités régionaux de pêche (0,15 M€) ;
- La partie des frais de fonctionnement de la convention relative au concours apporté par le secrétariat d'État à la mer à FranceAgriMer via une subvention pour charges de service public (3,66 M€) ;
- Les provisions pour litiges et condamnations en justice. En effet, les activités de pêche donnent fréquemment lieu à des instances en justice, à ce titre le programme conserve une réserve en vue de dépenses éventuelles en la matière (0,39 M€).

Contrôle des pêches : 7,81 M€ en AE et CP

La DGAMPA assure le pilotage du contrôle des pêches qui 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.

Cette enveloppe finance également les **systèmes d'information de gestion des pêches et de l'aquaculture**. 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 (illégale, non déclarée, non réglementée) implique un renforcement des mesures de contrôle des captures sur zones non européennes aux fins d'importation dans l'UE.

Les interventions socio-économiques : 0,15 M€ en AE et 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.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT**Contrôle des pêches : 2,50 M€ en AE et CP**

Cette enveloppe finance les dépenses d'investissement nécessaires au développement des **systèmes d'information de gestion des pêches et de l'aquaculture**.

DÉPENSES D'INTERVENTION**Suivi scientifique et données : 6 M€ en AE et 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 ostréicoles, mytilicoles).

Par ailleurs, 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.

Il est à souligner que les moyens dédiés à la collecte et l'analyse des données halieutiques font l'objet d'un financement complémentaire en 2024 de +2,85 M€.

Appui technique : 1,06 M€ en AE et CP

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

Les interventions socio-économiques : 5,34 M€ en AE et 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 : 4,03 M€ en AE et 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 : 14,32 M€ en AE et 11,03 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.

ACTION (6,5 %)

08 - Planification et économie bleue

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	19 661 509	19 661 509	0
Crédits de paiement	0	19 661 509	19 661 509	0

Le Secrétariat d'État à la Mer 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) représente un plan d'action stratégique à décliner opérationnellement dans chaque façade de

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme	n°	Justification au premier euro
205		

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). 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 ministère 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 ministère 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, il 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. Des appels à projets annuels permettent ainsi de financer des projets participant au traitement des épaves, à la sauvegarde du patrimoine maritime, à la formation maritime, au transport vert, etc. Il est reconduit en 2024.

Quant à la **navigation de plaisance maritime et fluviale et aux loisirs nautiques**, le Secrétariat d'État à la Mer 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^{er} 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 le Droit de passeport, devenu la Taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel.

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.

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 8 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

Coordination mer et littoral	17 760 232 €	17 760 232 €
Plaisance et littoral	1 901 277 €	1 901 277 €
Total	19 661 509 €	19 661 509 €

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	2 900 232	2 900 232
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	2 900 232	2 900 232
Dépenses d'investissement	740 000	740 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	740 000	740 000
Dépenses d'intervention	16 021 277	16 021 277
Transferts aux collectivités territoriales	5 000 000	5 000 000
Transferts aux autres collectivités	11 021 277	11 021 277
Total	19 661 509	19 661 509

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Coordination mer et littoral : 1,76 M€ en AE et CP

Ces crédits supportent les besoins de fonctionnement relatifs à la mise en œuvre de la planification maritime. En 2024, une enveloppe spécifique de 0,80 M€ sera dédiée à la mise en place des documents stratégiques de façade.

Plaisance et littoral : 1,14 M€ en AE et 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.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Plaisance et littoral : 0,74 M€ en AE et 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

Coordination mer et littoral : 16 M€ en AE et CP

Ces crédits concernent le fonds d'intervention maritime (FIM).

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme	n°	Justification au premier euro
205		

Sous la responsabilité de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), le FIM a pour objectif d'accompagner les projets des partenaires locaux et de concrétiser les actions identifiées par les travaux de planification maritime à l'échelle des façades et des bassins ultramarins.

Ce dispositif, mis en place en 2022, s'inscrit désormais dans la durée et rencontre un succès grandissant avec un nombre de plus en plus important de dossiers déposés lors des appels à projet.

Plaisance et littoral : 0,02 M€ en AE et CP

Cette ligne de dépense vise à subventionner les associations qui œuvrent dans le domaine de la plaisance.

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 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
FranceAgriMer (P149)	98 957	98 957	17 982 957	14 692 526
Subventions pour charges de service public	0	0	3 664 000	3 664 000
Dotations en fonds propres	98 957	98 957	0	0
Transferts	0	0	14 318 957	11 028 526
ASP - Agence de services et de paiement (P149)	14 820 000	16 720 000	0	0
Dotations en fonds propres	100 000	100 000	0	0
Transferts	14 720 000	16 620 000	0	0
ENSM - Ecole nationale supérieure maritime (P205)	24 250 000	24 250 000	25 050 000	27 050 000
Subventions pour charges de service public	24 250 000	24 250 000	25 050 000	25 050 000
Subventions pour charges d'investissement	0	0	0	2 000 000
ENIM - Etablissement national des invalides de la marine (P197)	42 623 496	42 623 496	5 400 000	5 400 000
Transferts	42 623 496	42 623 496	5 400 000	5 400 000
IFREMER - Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (P172)	4 140 000	3 050 000	3 916 000	3 916 000
Subventions pour charges de service public	400 000	400 000	2 000 000	2 000 000
Transferts	3 740 000	2 650 000	1 916 000	1 916 000
Total	85 932 453	86 742 453	52 348 957	51 058 526
Total des subventions pour charges de service public	24 650 000	24 650 000	30 714 000	30 714 000
Total des dotations en fonds propres	198 957	198 957	0	0
Total des transferts	61 083 496	61 893 496	21 634 957	18 344 526
Total des subventions pour charges d'investissement	0	0	0	2 000 000

A noter que l'ENSM bénéficie, depuis 2023, de l'octroi d'une subvention pour charges d'investissement à hauteur de 5,5 M€, versée sur 2023, 2024 et 2025 qui n'a pas fait l'objet d'une ventilation dans le tableau ci-dessus au moment du PLF 2023. La trajectoire de cette subvention se décompose ainsi :

- 2023 : 5,5 M€ en AE et 2 M€ en CP ;
- 2024 : 2 M€ en CP ;
- 2025 : 1,5 M€ en CP.

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 2023				PLF 2024					
	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	dont contrats aidés	dont apprentis
ENSM - Ecole nationale supérieure			237	16			237			

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Programme n° Justification au premier euro
205

Intitulé de l'opérateur	LFI 2023				PLF 2024							
	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
maritime												
Total ETPT			237	16				237				

(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 2023	237
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2023	
Impact du schéma d'emplois 2024	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2024	237
Rappel du schéma d'emplois 2024 en ETP	

Opérateurs

Avertissement

Les états financiers des opérateurs (budget initial 2023 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2023 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2023 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) sont publiés 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^{er} octobre 2010, en application du décret modifié 2010-1129 du 28 septembre 2010. L'ENSM est placée sous la tutelle du Ministère de 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, 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 par sélection post-baccalauréat. 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 et, d'autre part, d'être en mesure de progresser professionnellement.

Gouvernance et pilotage stratégique

Le conseil d'administration de l'ENSM comprend 28 membres représentant l'État, le monde économique maritime et notamment les armateurs et l'enseignement supérieur.

L'ENSM a mis en œuvre les orientations du contrat d'objectifs et de performance (COP) 2018-2022, qui comprenait 4 axes : (i) répondre aux besoins des acteurs de l'économie maritime, (ii) affirmer l'ENSM comme une école de référence à l'échelle internationale, (iii) positionner l'ENSM comme un pôle d'expertise et d'excellence en matière d'enseignement et de recherche et (iv) consolider son organisation et mettre en œuvre des outils de gestion interne.

Le COP pour la période 2023-27 est en cours d'élaboration, selon une méthode participative avec les agents et les étudiants de l'ENSM, ainsi que les administrateurs du CA, permettant d'en faire un document d'adhésion.

Il est à noter qu'au cours de la période couverte par le COP 2018-2022, s'est tenu le « Fontenoy du maritime ». Initié par la ministre de la Mer en novembre 2020, il vise à renforcer la compétitivité du pavillon français et plus généralement de la place économique et industrielle maritime française. Les décisions prises par le gouvernement dans ce cadre, pour l'ENSM, visent à atteindre le doublement du nombre d'officiers formés à l'horizon 2027. Une première vague d'augmentation du nombre d'élèves a commencé dès la rentrée 2022, et s'est poursuivie en 2023.

Perspectives 2024

En 2024, l'ENSM poursuit l'augmentation du nombre d'élèves dans la perspective du doublement et mettra en œuvre les orientations du nouveau COP.

Par ailleurs, après les déménagements des sites de Nantes et de Saint-Malo à l'été 2023 vers de nouveaux bâtiments, l'année 2024 sera une année de stabilisation du fonctionnement de ces nouveaux sites. Toujours sur le plan immobilier, les travaux entamés en 2023 sur le site de Marseille pour l'extension capacitaire du site se poursuivront en 2024 et jusqu'en 2025.

L'établissement poursuivra également en 2024 le renouvellement de ses outils de pilotage (notamment des ressources humaines), à fin d'amélioration de l'efficacité des fonctions support notamment.

En termes de moyens, l'établissement s'appuie en partie sur l'évolution de sa subvention pour charge de service pour la mise en œuvre de la trajectoire de doublement, mais également sur les ressources obtenues par la fondation ENSM mise en place en 2023, ainsi que sur les ressources propres dégagées dans le cadre de la formation continue. Une réflexion sur les investissements stratégiques à réaliser pour assurer les ressources de formation continue est en cours, ainsi que sur la valorisation des équipements dont dispose déjà l'ENSM. Elle s'intègre dans le cadre du COP.

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

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2023		PLF 2024	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P205 Affaires maritimes, pêche et aquaculture	24 250	24 250	25 050	27 050
Subvention pour charges de service public	24 250	24 250	25 050	25 050
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	0	0	0	2 000
Total	24 250	24 250	25 050	27 050

A noter que l'ENSM bénéficie, depuis 2023, de l'octroi d'une subvention pour charges d'investissement à hauteur de 5,5 M€, versée sur 2023, 2024 et 2025 qui n'a pas fait l'objet d'une ventilation dans le tableau ci-dessus au moment du PLF 2023. La trajectoire de cette subvention se décompose ainsi :

- 2023 : 5,5 M€ en AE et 2 M€ en CP ;
- 2024 : 2 M€ en CP ;
- 2025 : 1,5 M€ en CP.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2023 (1)	PLF 2024
Emplois rémunérés par l'opérateur :	253	237
– sous plafond	237	237
– hors plafond	16	
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– 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