

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

BUDGET GÉNÉRAL  
MISSION MINISTÉRIELLE  
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES  
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2021



PROGRAMME 205

---

**AFFAIRES MARITIMES**

MINISTRE CONCERNÉE : ANNICK GIRARDIN, MINISTRE DE LA MER

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

### Thierry COQUIL

Directeur des Affaires maritimes

Responsable du programme n° 205 : Affaires maritimes

Avec plus de 5 000 kilomètres de côtes et 10 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive (ZEE), la France dispose du deuxième domaine maritime dans le monde. Ses approches maritimes, notamment le long des façades de la Manche et de la Mer du Nord, figurent parmi les plus fréquentées du globe. Dans ces conditions, les questions liées à la sécurité maritime, à la sûreté et à la protection de l'environnement revêtent une importance particulière et constituent un enjeu de société majeur, dont la prise en compte a un impact sur l'ensemble des missions relevant des affaires maritimes.

La mer est un milieu spécifique, écologiquement sensible, emblématique de la mondialisation, où la France joue un rôle éminent tant par sa situation géographique en métropole et outre-mer, que par les rôles diplomatique et économique qu'elle assure sur la scène européenne et internationale. En effet, assurer la libre circulation par voie maritime des biens et des personnes en toute sécurité est un enjeu essentiel avec plusieurs composantes :

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

Dans ce contexte, la création d'un ministère de la mer est un signal fort. Ses attributions sont définies dans le décret n° 2020-789 du 20 juillet 2020, qui met l'accent sur trois priorités, la protection de l'environnement et notamment de la biodiversité, le développement économique et la régulation sociale de l'emploi maritime, ainsi que le rayonnement de la France sur les océans. Aussi déploie-t-il une politique intégrée de la mer et du littoral pour préserver les écosystèmes, créer de nouveaux emplois, mais également pour bien coordonner les différents usages de l'espace maritime.

Dans un secteur particulièrement ouvert mais aussi réglementé sur le plan international (au sein de l'organisation maritime internationale, de l'organisation internationale du travail et de l'Union européenne), le programme 205 « Affaires maritimes » vise à rendre plus cohérente l'action régulatrice de l'État concernant le navire, le marin, la mer et ses ressources par :

- un accompagnement de l'économie maritime ;
- une politique de sécurité et de sûreté maritimes civiles ;
- la régulation sociale de l'emploi maritime ;
- le soutien à la qualité et au développement du pavillon français ;
- la participation à la protection de l'environnement, en développant les technologies de connaissance et de surveillance, en édictant et en contrôlant la réglementation qui s'applique au navire en matière de rejets dans le milieu (air, eau) ;
- la recherche d'un meilleur équilibre entre les différents usagers de la mer (marine de commerce, pêches et conchyliculture, nautisme, littoral, etc.) par une réglementation et une organisation adaptées, et la réalisation de documents stratégiques de façades et de bassins maritimes, ainsi qu'une participation forte à l'action de l'État en mer (AEM) en interface avec les préfets maritimes ;
- une exploitation durable des ressources maritimes et aquacoles.

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

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

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

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

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

**1) La sécurité maritime est, dans toutes ses composantes, une priorité forte du programme. Elle a en effet pour objectif la préservation de la vie humaine et la protection de l'environnement.** Pour répondre à plus de 20 000 demandes d'interventions de secours en mer et, plus globalement, pour mener à bien les missions qui leur sont confiées, les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) bénéficient d'un plan de modernisation pour améliorer la surveillance de la navigation, avec notamment l'utilisation de techniques d'intelligence artificielle.

Dans le domaine de la signalisation maritime, les deux priorités sont le maintien en condition opérationnelle des établissements de signalisation maritime et la modernisation de la flottille de l'armement des phares et balises dans une optique d'efficacité en privilégiant la construction de navires plus polyvalents, mieux adaptés et plus écologiques. Un programme d'investissement est mené pour prendre en compte les nouvelles technologies et les nouveaux usages et générer les économies de demain. Le patrimoine des phares est maintenu en état afin de permettre leur transfert à d'autres gestionnaires lorsque cela est pertinent.

**2) Une formation maritime de qualité** doit être maintenue, et passe notamment par la consolidation d'un enseignement maritime au niveau secondaire et la recherche de l'amélioration du niveau de qualification. L'ouverture de classes de BTS maritimes participe à cette évolution en diversifiant la palette des formations dispensées, et en constituant un tremplin pour les titulaires de baccalauréats professionnels maritimes vers l'enseignement supérieur. Cette dynamique se poursuit par la réforme de la formation initiale professionnelle mise en place depuis la rentrée 2019-2020, dans la droite ligne de la réforme de l'enseignement professionnel portée par le ministère chargé de l'éducation nationale..

Le programme encourage l'évolution de l'enseignement supérieur par l'intermédiaire de l'École nationale supérieure maritime (ENSM), qui se traduit par le contrat d'objectifs et de performance (COP) pour la période 2018-2022. Cette école a vocation à devenir une école maritime de référence internationale en améliorant son rayonnement, à travers les partenariats académiques, le développement de la recherche, son attractivité et l'employabilité de ses diplômés. Elle se positionne dans des secteurs maritimes stratégiques, porteurs pour l'avenir (offshore, énergies marines, cybersécurité, etc.), et modernise son enseignement en s'appuyant sur la transition numérique du domaine maritime, pour accompagner en particulier l'internationalisation des carrières des marins ; elle intégrera le dispositif Parcoursup à compter de 2021 afin de renforcer sa notoriété et d'attirer de nouveaux profils d'étudiants.

**3) Le programme consacre une part significative de ses ressources budgétaires au soutien économique de la filière maritime**, notamment par des exonérations de charges patronales visant à renforcer l'attractivité du pavillon français et communautaire dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, tout en maintenant l'employabilité et la protection des marins français. Le champ de ces exonérations a été étendu par la loi « économie bleue » du 20 juin 2016.

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

**4) La préservation de l'environnement marin** est enfin un axe majeur de développement. En matière de lutte contre les pollutions marines accidentelles (marées noires), le programme maintient les moyens du plan POLMAR-Terre

(acquisition et entretien du matériel, organisation d'exercices dans les départements littoraux) tout en travaillant à la modernisation de l'organisation. Les systèmes des CROSS permettent en outre une meilleure identification des navires pollueurs responsables.

Le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes participe à la mise en œuvre de 40 des 45 missions de l'action de l'État en mer (AEM) et dispose pour cela d'unités littorales, de vedettes régionales et de patrouilleurs hauturiers. Dans ce cadre, il est particulièrement impliqué dans la police de l'environnement marin, notamment pour la recherche et la constatation des pollutions marines et la surveillance des espaces protégés en mer, le contrôle des activités maritimes ayant un impact sur l'environnement marin mais aussi dans la police des pêches maritimes. Il réalise ainsi la majorité des contrôles des pêches maritimes effectués dans les eaux françaises et au débarquement. Par son action le DCS participe de manière déterminante à une gestion durable des stocks halieutiques et au développement durable du secteur de la pêche.

Enfin, de nombreux domaines de réglementation et d'inspection des navires visent directement ou indirectement à protéger l'environnement : contrôle des émissions atmosphériques, contrôle du traitement des eaux de ballast, sécurité constructive des navires afin de limiter les accidents qui ont un impact fort sur l'environnement. Une attention particulière est portée aux innovations permettant de rendre les navires plus propres. Des travaux sont en cours pour améliorer le ciblage des contrôles à réaliser.

## RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

<b>OBJECTIF 1</b>	<b>Renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement</b>
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
<b>OBJECTIF 2</b>	<b>Promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime</b>
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
<b>OBJECTIF 3</b>	<b>Mieux contrôler les activités maritimes et en particulier la pêche</b>
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

## 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	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Part des personnes sauvées après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS	%	98,6	> 98,3	>98	>98,7	>98	>98

#### Précisions méthodologiques

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

**Mode de calcul :** ratio entre :

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

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

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

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

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

## INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Taux d'identification des navires à l'origine de rejets polluants et illicites en mer	%	9,3	5,1	>=10	>=33	>=10	>=10

#### Précisions méthodologiques

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

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

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

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

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

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

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

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Cet indicateur, relatif au taux d'identification des sources à l'origine des rejets illicites et polluants en mer, rend compte de l'action de la direction des affaires maritimes dans le domaine de la protection de l'environnement. Si les pollutions par hydrocarbures baissent de manière significative depuis plusieurs années, le nombre de rejets illicites considérés comme polluants, antérieurement non comptabilisés (car ne relevant pas des hydrocarbures), se maintient. En conséquence, la cible est désormais élargie à toutes substances polluantes, conformément à la convention MARPOL.

L'amélioration des techniques d'identification des navires pollueurs a eu un effet dissuasif important, car le nombre de pollutions détectées a diminué. Néanmoins, l'identité des navires qui continuent d'effectuer des rejets polluants reste difficile à établir, et nécessite l'intervention de moyens de contrôle, notamment aériens.

\* En 2019, les CROSS ont recensé 159 pollutions confirmées, chiffre en nette augmentation (+23 %) par rapport à 2018.

53 de ces pollutions ont été rattachées à un navire source, et 30 d'entre elles présentent un caractère accidentel. En effet, l'année 2019 est une année atypique marquée par le naufrage du navire de commerce GRANDE AMERICA dans le golfe de Gascogne, qui a suscité un grand nombre de signalements de pollutions.

Parmi les 23 rejets restants, 17 sont considérés comme volontaires mais effectués dans le respect de la réglementation en vigueur, tandis que 6 sont caractérisés par une insuffisance des preuves d'infraction.

## INDICATEUR

### 1.3 – Contrôle des navires

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Niveau de sécurité sur la flotte domestique : taux de prescriptions sur contrôles majeurs	%	6,2	2,32	< 15	<15	<6,5	<6,5
Répression des pollutions : taux de poursuites pénales suite à contrôle environnemental des navires	%	1,6	0,63	> 1,3	>1,3	>1,3	>1,3

#### Précisions méthodologiques

Source des données : DAM 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.

#### Mode de calcul :

- sous-indicateur n°1 :

Ratio simple 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.

Une prescription est un constat d'écart avec les normes en vigueur. Le non-respect d'une prescription peut aboutir au retrait du titre de navigation du navire.

- sous-indicateur n°2 :

nombre de procédures pénales engagées sur le nombre de contrôles environnementaux réalisés sur des navires étrangers. Ce taux se base sur l'activité de contrôle des navires au titre des directives européennes environnementales via l'application THETIS EU (à ce jour pollution atmosphérique et déchets mais ayant vocation à intégrer de plus en plus de contrôles tels que eaux usées, AFS, recyclage,...).

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Cet indicateur relatif au renforcement de la sécurité maritime et de la répression des pollutions, rend compte de l'action de la Direction des affaires maritimes dans le domaine de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection de l'environnement. Le développement des bases de données tant nationales que communautaires et le renforcement des normes environnementales génère un besoin de nouveaux types de contrôles (émissions atmosphériques des navires, eaux de ballast, déchets).

Le sous-indicateur n°1 dépend de la mise en place progressive d'un système de ciblage des navires, dont l'efficacité est basée sur le renforcement des contrôles des navires identifiées comme potentiellement les moins conformes aux normes en vigueur et les plus accidentogènes. L'effectivité de la mise en place progressive de ce nouveau mécanisme d'inspection se traduit par un taux accru d'anomalies détectées dans un premier temps (5 premières années), l'effet incitatif recherché portant au final sur la responsabilisation de l'usager. La correction constatée sur la réalisation 2019 est à mettre sur le compte de la définition plus précise des outils nécessaires au pilotage de ce nouvel indicateur.

Pour le sous-indicateur n°2, le renforcement des contrôles environnementaux devrait entraîner une augmentation du nombre de procédures en valeur absolue, mais pas de façon proportionnelle. Le taux de poursuite engagée devrait ainsi décroître du fait de l'effet dissuasif recherché, généré par ce renforcement. La réalisation 2019 semble à cet effet conforter les effets associés à la prévision de l'évolution du sous-indicateur.

## 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-maritime, toutes activités comprises (commerce, pêche, constructions nautiques, services, hors tourisme littoral). Les marins qui



naviguent chaque année au commerce et à la pêche sont au cœur d'un secteur économique d'environ 40 000 emplois qui représente 1,5 % de la population active de la France. La seconde carrière « à terre » des personnels navigants constitue également un vivier de recrutement vital et privilégié pour de nombreux secteurs para-maritimes (assurances, courtage, formation).

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

Ces mesures visent à :

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

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

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

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

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

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

- moderniser le droit social maritime et prendre en compte le volet social au niveau du droit international et européen, notamment au sein de l'organisation maritime internationale (OMI), de l'organisation internationale du travail (OIT) ou à l'occasion des conseils des ministres des transports européens, afin de lutter contre le « dumping social » dans un contexte de mondialisation très forte ;
- 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	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis de l'ENSM	%	82	100	85	90	90	90
Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis des LPM	%	52	95	63	80	80	80

**Précisions méthodologiques**

Source des données : direction des affaires maritimes

Mode de calcul : ratio entre :

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

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

**JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE**

La situation de l'emploi des marins se caractérise par :

- un déficit de marins qualifiés et d'officiers au commerce;
- un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale;
- des carrières plus courtes et des reconversions réussies, notamment pour les mécaniciens et les officiers.

Le taux d'activité est très sensible à la conjoncture économique et à la situation dans le domaine du transport maritime. Si en 2018, les valeurs des indicateurs sont restées sous la cible, elle démontre cependant une remarquable résistance de l'emploi maritime, d'une part à la plus grave crise économique traversée par le transport maritime depuis la fin des années 80, d'autre part aux importantes sorties de flotte pratiquées ces dernières années dans le secteur de la pêche.

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

La situation du marché de l'emploi incite à actualiser le taux des actifs maritimes issus des lycées professionnels maritimes (LPM) à 80 % pour 2020. La réforme des baccalauréats professionnels et certificats d'aptitude professionnelle (CAP) des spécialités maritimes, menée en concertation avec l'ensemble des acteurs (employeurs, enseignants, ...) est entrée en vigueur à la rentrée scolaire de septembre 2019 pour les classes de seconde et les premières années de CAP. Elle devrait améliorer l'employabilité des élèves issus de ces filières, grâce au renforcement des matières techniques et au développement de la polyvalence « filière pont/filière machine », pour les CAP mais aussi pour les bacheliers, avec l'expérimentation dans deux lycées d'un baccalauréat « polyvalent ».

Le contexte de l'épidémie de la Covid-19 et le ralentissement de l'activité économique qui s'en est suivi du 16 mars 2020 au 11 mai 2020 ont créé un choc de l'offre d'emploi justifiant a minima une stabilisation des prévisions en termes de taux d'insertion professionnelle des diplômés de l'enseignement maritime.

## INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Evolution du nombre de marins français (employés sur un navire battant pavillon français)	Nb	13309	13912	14000	14000	14000	14000
Taux de connexion des usagers professionnels aux systèmes d'information des affaires maritimes	%	15	52,5	80	80	95	95
Nombre total de navires de commerce sous pavillon français	Nb	300	314	300	300	300	300
Jauge brute de la flotte de commerce sous pavillon français	milliers d'UMS	5772	6007	6000	6000	6000	6000

#### Précisions méthodologiques

Source des données : direction des affaires maritimes

#### Mode de calcul :

- sous-indicateur n°1 : Recensement du nombre de marins (titulaires d'un titre professionnel maritime) français et communautaires affiliés à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM, le régime spécial des marins) (hors étrangers et hors territoires d'outre-mer) employés sur les navires de commerce de plus de 100 unités Universal Measurement System (UMS, unité de mesure de volume d'un bateau pour les plus grands navires effectuant des voyages internationaux) battant pavillon français immatriculés au registre métropolitain et au registre international français. Il ne s'agit que des marins au long cours et au cabotage, c'est-à-dire qu'il n'est pas fait état ici des marins dont les navires sont exploités en navigation côtière et portuaire, ni des marins de la plaisance professionnelle ;
- sous-indicateur n°2 : le ratio rapporte le nombre de professionnels du domaine maritime (marins actifs, retraités, ayant droits, ainsi que les armateurs) ayant un compte sur les systèmes d'information des affaires maritimes qui les concernent (le portail du marin et le portail de l'armateur), au nombre total de marins et armateurs actifs ;
- sous-indicateur n°3 : Le recensement des navires de commerce comprend les unités de plus de 100 UMS au long cours, au cabotage national et international, exposés à la concurrence internationale, ensemble composé des navires de services (123 en 2020) et des navires de transport (186 en 2020) ;
- sous-indicateur n°4 : La donnée significative est le total de la jauge brute des navires de transport de plus de 100 UMS sous pavillon français. Elle est donnée en milliers d'UMS. La jauge de la flotte pétrolière et gazière en constitue la part principale (2438 sur les 6000 en prévision). La jauge retenue est la jauge des navires de transport maritimes et non celle des navires de services maritimes.

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

### S'agissant des sous-indicateurs 1, 3 et 4 :

Depuis plusieurs années, la lente érosion de la flotte de transport sous pavillon français s'est traduite par une baisse du nombre de navires pétroliers et de charge sous pavillon français. Ce recul s'explique par la croissance ralentie de l'économie, par les surcapacités qui pèsent sur les taux de fret dans la plupart des secteurs du transport maritime (vraquiers, tankers et porte-conteneurs) et par une concurrence intense sur les transports de marchandises.

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

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

### S'agissant du sous-indicateur 2 :

Le portail du marin est ouvert depuis la fin de l'année 2016. Le portail armateur a été mis en service courant 2018. Le taux de connexion des usagers professionnels à ces deux portails participant à la modernisation de l'administration des affaires maritimes était de 15 % fin 2017, 28,6 % fin 2018, et la réalisation est de 52,5 % pour la fin d'année 2019 (la prévision était de 50 %).

La cible fin 2020 est fixée à 80 % des marins et des armateurs. La dématérialisation de nouvelles démarches (titre de sécurité des navires, titres des marins), directement disponibles sur les portails, constituent des leviers essentiels à leur pleine appropriation par les usagers et à l'amélioration de la relation usager-administration.

## OBJECTIF

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

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

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

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

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

## INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Taux d'infractions constatées dans le contrôle des pêches	%	5,9	13,8	7,5	7,5	7,5	7,5
Pour information : Nombre de contrôles des pêches	Nb	18882	16852	Sans objet	Sans objet	Sans objet	Sans objet

#### Précisions méthodologiques

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

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

Les données prises en compte au titre de cet indicateur concernent les contrôles des navires de pêches professionnels (en mer et au débarquement), des navires de plaisance (pour la pêche en mer), des halles à marées, criées et autres établissements de commercialisation (dont notamment des

restaurants) des transporteurs, des sites de débarquement officiels (listes des ports publiés au journal officiel dans lesquels doivent impérativement être débarquées les captures de telle ou telle espèce) ou potentiels (mise en vente illégale hors système déclaratif d'espèces à forte valeur commerciale), et enfin des pêcheurs à pied professionnels.

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

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

## JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La recherche constante d'un meilleur ciblage des contrôles est de nature à maintenir un ratio assez élevé, mais parallèlement, les efforts engagés depuis plusieurs années ont un effet dissuasif important. Ainsi, la prévision pour le ratio du nombre d'infractions relevées sur le nombre de contrôles est maintenue à 7,5 % sur la période 2021-2023.

## 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	2018 Réalisation	2019 Réalisation	2020 Prévision PAP 2020	2020 Prévision actualisée	2021 Prévision	2023 Cible
Nombre de jours de mer dédiés au contrôle des pêches réalisé par le DCS rapporté à l'objectif du nombre de jours de mer dévolu au DCS	%	95	118	99	100	100	100
Nombre d'inspections au débarquement réalisé par le DCS rapporté à l'objectif de nombre d'inspections prévu pour le DCS	%	99	97	90	100	100	100

#### Précisions méthodologiques

Source des données : Direction des affaires maritimes (DAM), bilans mensuels d'activité et rapports de patrouille des unités du dispositif de contrôle et de surveillance (DCS), comité de pilotage de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA), 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 direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA) 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 PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Le ciblage des jours de mer et des contrôles au débarquement est défini par les besoins de contrôle émis par la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA) du ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation et l'effort maximal que peut consentir le dispositif de contrôle et de surveillance pour ces missions. La cible du nombre de jours de mers dédiés au DCS rapporté à l'objectif du nombre de jours de mer dévolu au DCS est fixée à 100 %.

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

## 2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

## 2021 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
01 – Sécurité et sûreté maritimes	15 389 179	5 206 093	11 501 041	<b>32 096 313</b>	3 000 000
02 – Gens de mer et enseignement maritime	19 129 725	1 057 400	6 772 916	<b>26 960 041</b>	0
03 – Flotte de commerce	0	0	79 506 372	<b>79 506 372</b>	0
04 – Action interministérielle de la mer	6 158 765	3 009 407	197 933	<b>9 366 105</b>	5 432 000
05 – Soutien au programme	6 731 179	545 981	0	<b>7 277 160</b>	200 000
<b>Total</b>	<b>47 408 848</b>	<b>9 818 881</b>	<b>97 978 262</b>	<b>155 205 991</b>	<b>8 632 000</b>

## 2021 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
01 – Sécurité et sûreté maritimes	15 619 551	5 545 990	11 501 041	<b>32 666 582</b>	3 000 000
02 – Gens de mer et enseignement maritime	19 129 315	756 028	6 772 916	<b>26 658 259</b>	0
03 – Flotte de commerce	0	0	79 506 372	<b>79 506 372</b>	0
04 – Action interministérielle de la mer	6 190 016	6 808 567	197 933	<b>13 196 516</b>	5 432 000
05 – Soutien au programme	6 825 291	545 501	0	<b>7 370 792</b>	200 000
<b>Total</b>	<b>47 764 173</b>	<b>13 656 086</b>	<b>97 978 262</b>	<b>159 398 521</b>	<b>8 632 000</b>

## 2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

## 2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2020	FdC et AdP prévus en 2020
01 – Sécurité et sûreté maritimes	15 574 799	7 940 292	11 010 000	<b>34 525 091</b>	3 280 000
02 – Gens de mer et enseignement maritime	18 715 150	454 000	7 745 000	<b>26 914 150</b>	0
03 – Flotte de commerce	0	0	81 120 000	<b>81 120 000</b>	0
04 – Action interministérielle de la mer	6 292 196	4 680 000	110 000	<b>11 082 196</b>	2 500 000
05 – Soutien au programme	6 120 891	20 000	0	<b>6 140 891</b>	200 000
<b>Total</b>	<b>46 703 036</b>	<b>13 094 292</b>	<b>99 985 000</b>	<b>159 782 328</b>	<b>5 980 000</b>

## 2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2020	FdC et AdP prévus en 2020
01 – Sécurité et sûreté maritimes	14 894 600	7 199 792	11 010 000	<b>33 104 392</b>	3 280 000
02 – Gens de mer et enseignement maritime	18 719 259	454 000	7 745 000	<b>26 918 259</b>	0
03 – Flotte de commerce	0	0	81 120 000	<b>81 120 000</b>	0
04 – Action interministérielle de la mer	6 267 764	7 350 000	110 000	<b>13 727 764</b>	2 500 000
05 – Soutien au programme	6 121 913	20 000	0	<b>6 141 913</b>	200 000
<b>Total</b>	<b>46 003 536</b>	<b>15 023 792</b>	<b>99 985 000</b>	<b>161 012 328</b>	<b>5 980 000</b>



## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2020	Demandées pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021	Ouverts en LFI pour 2020	Demandés pour 2021	FdC et AdP attendus en 2021
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	46 703 036	47 408 848	3 200 000	46 003 536	47 764 173	3 200 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	28 453 036	29 158 848	3 200 000	27 753 536	29 514 173	3 200 000
Subventions pour charges de service public	18 250 000	18 250 000	0	18 250 000	18 250 000	0
Titre 5 – Dépenses d'investissement	13 094 292	9 818 881	5 432 000	15 023 792	13 656 086	5 432 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	11 980 292	7 395 500	5 432 000	13 909 792	11 192 057	5 432 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	1 114 000	2 423 381	0	1 114 000	2 464 029	0
Titre 6 – Dépenses d'intervention	99 985 000	97 978 262	0	99 985 000	97 978 262	0
Transferts aux ménages	1 450 000	1 145 833	0	1 450 000	1 145 833	0
Transferts aux entreprises	50 540 000	51 095 289	0	50 540 000	51 095 289	0
Transferts aux collectivités territoriales	4 695 000	4 692 708	0	4 695 000	4 692 708	0
Transferts aux autres collectivités	43 300 000	41 044 432	0	43 300 000	41 044 432	0
<b>Total</b>	<b>159 782 328</b>	<b>155 205 991</b>	<b>8 632 000</b>	<b>161 012 328</b>	<b>159 398 521</b>	<b>8 632 000</b>

## ÉVALUATION DES DÉPENSES FISCALES

**Avertissement**

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

Les chiffrages présentés pour 2021 ont été réalisés sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2021. L'impact des dispositions fiscales de ce dernier sur les recettes 2021 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 »). 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 (6)**

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2019	Chiffrage 2020	Chiffrage 2021
230103	<b>Déduction exceptionnelle en faveur des navires, bateaux ou équipements répondant à des enjeux écologiques</b> Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Création : 2018 - Dernière modification : 2019 - Dernière incidence budgétaire : 2027 - Fin du fait générateur : 2022 - code général des impôts : 39 decies C</i>	0	2	5
720206	<b>Exonération des produits de leur pêche vendus par les marins-pêcheurs et armateurs à la pêche en mer</b> Exonérations <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 1934 - Dernière modification : 1993 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 261-2-4°</i>	4	4	4
820208	<b>Tarif réduit pour l'électricité consommée pour les besoins de l'activité de manutention portuaire dans les ports maritimes et certains ports fluviaux exposés à la concurrence internationale, lorsque cette consommation est supérieure à 222 wattheures par euro de valeur ajoutée</b> Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies C-8-C-g</i>	0	0	1
230509	<b>Etalement des plus-values à court terme réalisées par les entreprises de pêche maritime lors de la cession de navires de pêche ou de parts de copropriété de tels navires avant le 31 décembre 2010</b> Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 1997 - Dernière modification : 2018 - Dernière incidence budgétaire : 2019 - Fin du fait générateur : 2010 - code général des impôts : 39 quaterdecies-1 quater</i>	0	0	0
320119	<b>Détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires</b> Modalités particulières d'imposition <i>Bénéficiaires 2019 : 25 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à</i>	21	0	0

## Affaires maritimes

Programme n° 205 | PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2019	Chiffrage 2020	Chiffrage 2021
	<i>partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : 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>			
800111	<b>Exonération pour les huiles végétales pures utilisées comme carburant agricole ou pour l'avitaillement des navires de pêche professionnelle</b> Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2019 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 2006 - Dernière modification : 2006 - Dernière incidence budgétaire : 2020 - Fin du fait générateur : 2020 - code des douanes : 265 ter</i>	0	0	0
<b>Total</b>		<b>25</b>	<b>6</b>	<b>10</b>

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

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière subsidiaire		Chiffrage 2019	Chiffrage 2020	Chiffrage 2021
300101	<b>Exonération sous certaines conditions : - des coopératives agricoles et de leurs unions ; - des coopératives artisanales et de leurs unions ; - des coopératives d'entreprises de transport ; - des coopératives artisanales de transport fluvial ; - des coopératives maritimes et de leurs unions</b> Exonérations <i>Bénéficiaires 2019 : 1055 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : 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>	120	115	115
<b>Total</b>		<b>120</b>	<b>115</b>	<b>115</b>

## JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

## ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la 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 – Sécurité et sûreté maritimes	0	32 096 313	32 096 313	0	32 666 582	32 666 582
02 – Gens de mer et enseignement maritime	0	26 960 041	26 960 041	0	26 658 259	26 658 259
03 – Flotte de commerce	0	79 506 372	79 506 372	0	79 506 372	79 506 372
04 – Action interministérielle de la mer	0	9 366 105	9 366 105	0	13 196 516	13 196 516
05 – Soutien au programme	0	7 277 160	7 277 160	0	7 370 792	7 370 792
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>155 205 991</b>	<b>155 205 991</b>	<b>0</b>	<b>159 398 521</b>	<b>159 398 521</b>

## DÉPENSES PLURIANNUELLES

## CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

## Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Consommation au 31/12/2020		Prévision 2021		2022 et après
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	CP sur engagements à couvrir
02 Gens de mer et enseignement maritime	1 300 000	300 000	300 000	350 000	350 000	
<b>Total</b>	<b>1 300 000</b>	<b>300 000</b>	<b>300 000</b>	<b>350 000</b>	<b>350 000</b>	

Les crédits budgétés en 2020 et les années suivantes au titre du CPER 2015-2020 ont pour objet de contribuer au financement de la construction, à Nantes, d'un bâtiment commun à l'Ecole centrale et l'ENSM pour une rentrée effective dans les nouveaux locaux en 2022. Ce projet s'inscrit dans le programme de restructuration et de modernisation de cette dernière.

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

## ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2020

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2019 (RAP 2019)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2019 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2019	AE (LFI + LFRs) 2020 + reports 2019 vers 2020 + prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFRs) 2020 + reports 2019 vers 2020 + prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2020
25 148 944	0	166 372 622	171 297 707	20 223 859

## ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2021	CP 2022	CP 2023	CP au-delà de 2023
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2020	CP demandés sur AE antérieures à 2021 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2021	Estimation des CP 2023 sur AE antérieures à 2021	Estimation des CP au-delà de 2023 sur AE antérieures à 2021
20 223 859	18 201 473 0	1 011 194	505 596	505 596
AE nouvelles pour 2021 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2021 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2021	Estimation des CP 2023 sur AE nouvelles en 2021	Estimation des CP au-delà de 2023 sur AE nouvelles en 2021
155 205 991 8 632 000	141 197 048 8 632 000	7 760 299	3 880 149	2 368 495
<b>Totaux</b>	<b>168 030 521</b>	<b>8 771 493</b>	<b>4 385 745</b>	<b>2 874 091</b>

## CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2021

CP 2021 demandés sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP 2022 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP 2023 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021	CP au-delà de 2023 sur AE nouvelles en 2021 / AE 2021
91,45 %	4,74 %	2,37 %	1,45 %

## JUSTIFICATION PAR ACTION

**ACTION 20,7 %****01 – Sécurité et sûreté maritimes**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	32 096 313	<b>32 096 313</b>	3 000 000
Crédits de paiement	0	32 666 582	<b>32 666 582</b>	3 000 000

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

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

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

Le contrôle de la sécurité des navires français, effectué par les centres de sécurité des navires (CSN), repose sur plusieurs processus : une étude préalable du dossier de sécurité de chaque navire lors de sa construction, des essais à la mer et une visite de mise en service, des inspections périodiques pour vérifier le maintien en état du navire. S'y ajoute, pour les navires de commerce effectuant une navigation internationale, le contrôle des plans de gestion de la sécurité et des plans de sûreté des compagnies et des navires. Depuis le mois de septembre 2012, le périmètre et les processus encadrant le contrôle de la sécurité des navires du pavillon français est certifié au titre de la norme ISO 9001/2008.

La délivrance et le renouvellement de certains certificats internationaux pour les navires de charge effectuant une navigation internationale ont été délégués aux sociétés de classification reconnues. Depuis l'été 2013, avec l'entrée en vigueur de la Convention internationale sur le travail maritime, les compagnies et les navires engagés dans une navigation internationale disposent d'une certification sociale par les autorités du pavillon.

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

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

Le contrôle des navires étrangers, au titre de l'État du port, consiste, pour les inspecteurs de la sécurité des navires, à vérifier la conformité aux différentes conventions internationales couvrant les domaines de la sécurité (SOLAS, Load-Line), la qualification des équipages (STCW), la prévention des pollutions marines (MARPOL) et les normes sociales (MLC 2006). Ces contrôles sont effectués selon des modalités communes à l'ensemble des États signataires du Memorandum d'entente, et exigent des compétences et des qualifications spécifiques de la part des inspecteurs.

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

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

Ces missions mettent en œuvre des moyens techniques complexes :

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

- les aides à la navigation se modernisent et intègrent les préoccupations gouvernementales et internationales de préservation de l'environnement, en développant un programme d'alimentation par énergie solaire des balises et de changement de technologie pour les moyens lumineux (LED) et un programme de télésurveillance des aides à la navigation les plus sensibles, afin d'en connaître l'état à tout moment. Les services maritimes des phares et balises assurent la gestion opérationnelle de l'ensemble des phares et balises (en mer et à terre) ainsi que des aides radioélectriques à la navigation (systèmes AIS). Pour l'intervention sur les matériels et les équipements en mer, ils disposent des navires et des équipages de l'armement des phares et balises (APB). Ces navires font l'objet d'un programme de renouvellement progressif dans le cadre du plan de modernisation des affaires maritimes, en vue de disposer d'unités plus performantes, notamment en matière environnementale. La mise en service, à Lorient fin 2017, du « Gavrinis », a permis de remplacer deux navires obsolètes et de valider un nouveau format de navires destinés aux travaux dans les eaux côtières peu profondes, avec une habitabilité qui permet d'effectuer des campagnes de plusieurs jours. Un second baliseur, embarquant des technologies innovantes dans le domaine de la prévention de la pollution, basé à La Rochelle, a été livré en 2019, sur le même principe de remplacement de deux navires anciens.

Cette action du programme portera une partie du plan de modernisation en 2020 avec le renouvellement ou l'affermissement de marchés portant sur les systèmes de surveillance et de communication, ainsi que le renouvellement de certains équipements.

Le projet du système français d'alerte précoce pour la surveillance de la navigation maritime, grâce aux technologies du numérique et à l'intelligence artificielle a été lauréat de la première session de l'appel à projets 2019 du Fonds pour la transformation de l'action publique (FTAP), lequel s'inscrit dans le cadre du grand plan d'investissement. Le montant accordé par le Fonds s'élève à 1 M€. Ce projet est cofinancé par le programme Affaires maritimes à hauteur de 1,1 M€ en AE et en CP.

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



## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	15 389 179	15 619 551
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	15 389 179	15 619 551
Dépenses d'investissement	5 206 093	5 545 990
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	4 386 093	4 383 490
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	820 000	1 162 500
Dépenses d'intervention	11 501 041	11 501 041
Transferts aux autres collectivités	11 501 041	11 501 041
<b>Total</b>	<b>32 096 313</b>	<b>32 666 582</b>

**Surveillance du trafic maritime (CROSS) : 6,53 M€ en AE et 6,86 M€ en CP)**

Il s'agit des crédits de fonctionnement et d'investissement à destination des CROSS et des organismes de veille et de transmission d'alertes.

*Dépenses de fonctionnement (5,02 M€ en AE et 5,3 M€ en CP)*

Le fonctionnement courant des cinq CROSS de métropole et des deux CROSS d'outre-mer (Martinique et Réunion) est financé par des crédits délégués aux directions interrégionales de la mer et directions de la mer outre-mer.

Pour l'exécution des missions incombant à ces services, et aux centres spécialisés dans le secours en mer du Pacifique (Nouvelle-Calédonie et Polynésie française), des dépenses sont également réalisées par le biais de conventions et de partenariats, notamment l'abonnement aux bases de données Lloyd's, Equasis, le contrat de diffusion en Manche des renseignements de sécurité maritime Navtex (à partir de la station anglaise de Niton).

Le budget prévoit également le financement du fonctionnement du centre français de traitement des alertes de détresse COSPAS-SARSAT (FMCC – French Mission Control Centre) et la contribution annuelle de la France au fonctionnement du centre spécialisé de Nouméa, dans le cadre de la convention signée avec l'office des postes et télécommunications (OPT) de Nouvelle-Calédonie.

Ces crédits comportent les dépenses de maintien en condition opérationnelle (MCO) des équipements radars, télécommunications et systèmes d'information des CROSS. Cela concerne :

- les systèmes radars dédiés à la surveillance des dispositifs de séparation de trafic en Manche et Mer du Nord (soit 5 radars). En 2020 un marché MCO radar sera renouvelé ;
- les stations de radiocommunications (VHF - MF) dédiées au système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et télécommandés depuis les CROSS ;
- le SGVT (Système de Gestion des Voies de Télécommunications) permettant l'exploitation opérationnelle des équipements de radiocommunication ;
- la maintenance des systèmes informatiques (pare-feux, serveurs) et de téléphonie (autocommutateurs, enregistreurs). Le MCO concerne également l'entretien des infrastructures techniques des CROSS et leur alimentation / distribution électrique (groupes électrogènes, onduleurs) ;
- les systèmes d'informations liés au suivi du trafic maritime (Trafic 2000, GRACE) mis en place en application de la directive européenne 2002/59 pour répondre à l'objectif de renforcement de la sécurité des navires et la protection de l'environnement.

*Crédits d'investissement (1,19 M€ en AE et 1,25 M€ en CP)*

En ce qui concerne l'extension des systèmes de télécommunication et d'information, le système modulaire SeaMIS d'assistance à la conduite des missions de recherche et sauvetage en mer constitue une priorité de l'action. Cette opération, initiée en décembre 2016, est désormais menée dans le cadre du plan de modernisation de l'administration des affaires maritimes. Après la mise en service opérationnelle du système, la phase de maintien en condition

opérationnelle et de maintenance évolutive sera effective en 2020. Ce système fait appel aux techniques d'intelligence artificielle.

S'agissant du réseau de radiocommunication VHF, l'exécution du marché de renouvellement des équipements radio et AIS sera poursuivi, pour répondre aux exigences du système mondial de détresse et de sécurité en mer. Il s'agira aussi de finaliser la mise en place d'un réseau VHF à Mayotte, télécommandé depuis la Réunion, pour faire face efficacement aux situations de personnes en détresse en mer, en lien avec la problématique de migration par voie maritime.

*Crédits d'intervention (0,31 M€ enAE et 0,31 M€ en CP)*

Le versement d'une subvention au centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) est prévu dans le cadre de la réalisation de sa mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour des marchés d'équipements techniques.

## **Contrôle des Navires, Bureau Enquête Accident : 1,80 M€ en AE et 1,77 M€ en CP**

### 1. Contrôle des navires

*Crédits de fonctionnement (1,75 M€ en AE et 1,72 M€ en CP)*

Ces crédits incluent les dépenses de fonctionnement des 16 centres de sécurité des navires (CSN) répartis sur le littoral, services en charge du contrôle de l'État du pavillon et de l'État du port gérés au niveau des services déconcentrés. Il s'agit des dépenses en matière d'immobilier (loyers et charges, énergie), de frais de mission des agents ainsi que des dépenses d'analyses en laboratoire (contrôle des émissions d'oxydes de soufre des carburants par exemple).

Ils incluent également des actions internationales ou centralisées pour le contrôle des navires. L'adhésion annuelle aux trois memoranda régionaux (ou MoU : memorandum of understanding, MoU Paris, MoU Océan Indien et MoU Caraïbes, accords entre nations maritimes visant à harmoniser les contrôles des navires) relatifs à l'organisation et à l'harmonisation des contrôles des navires étrangers dans les ports français, est l'opportunité de mettre en commun les données internationales de suivi des navires, et identifier plus efficacement ceux devant faire l'objet d'inspections approfondies. En particulier, l'adhésion au MoU de Paris donne accès à la base THETIS pour le contrôle des navires (obligations communautaires, directive 2009/16/CE).

Les actions centralisées permettent également de conduire les marchés nationaux d'analyses pour les hydrocarbures et les eaux de ballast, que les services locaux utilisent.

Enfin, le maintien en conditions opérationnelles de la base « GINA » (système de gestion des inspections des navires sous pavillon français), où sont enregistrés 10 000 navires professionnels français, permet également de planifier les visites et contrôles réalisés. La base doit être mise à jour pour tenir compte des évolutions réglementaires qui impactent les modalités de visite et la délivrance des certificats. Elle doit également être modernisée pour faciliter le travail des agents et optimiser le suivi des missions par les services en charge du contrôle de l'activité et de la stratégie. Il est également prévu que cette application puisse fournir des certificats dématérialisés aux usagers.

### 2. Bureau Enquête Accident en mer

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

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

## **Signalisation maritime, Phares et Balises : 13,07 M€ en AE et 13,34 M€ en CP**

*Crédits de fonctionnement (8,56 M€ AE, 8,56 M€ 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 (1,78 M€ en AE et 1,78 M€ en CP) représente des dépenses liées à l'exploitation des navires, aux prestations des sociétés de classification indispensables au renouvellement du permis de navigation, à la formation du personnel, aux achats et remplacements de matériels de protection individuelle ainsi qu'aux dépenses de fonctionnement du siège de l'APB situé à Quimper.

Les dépenses de fonctionnement des services locaux des Phares et Balises de métropole et d'outre-mer concentrent (6,78 M€ en AE et 6,77 M€ en CP). Ces crédits concernent le fonctionnement et le maintien en conditions opérationnelles des 6 100 établissements de signalisation maritime. Ils prévoient l'achat de matériaux de génie civil pour les réparations courantes, l'entretien des ateliers techniques et des bâtiments, l'acquisition des moyens de fonctionnement et d'équipement des agents (véhicules techniques, équipements de protection individuels des personnels, etc.). Ils couvrent également la formation des agents .

Le financement des opérations lourdes de rénovation des édifices vétustes, de travaux de génie civil et de remplacement de pièces de structures est prévu. Il s'agit également, dans certains cas précis et limités, d'opérations patrimoniales sur les phares et maisons feux visant à accompagner leur préservation, leur transfert et leur reconversion, avec une stratégie de valorisation visant à favoriser le partage et la conservation des ouvrages historiques (grands phares du littoral).

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

*Crédits d'investissement (4,02 M€ en AE et 4,30 M€ CP)*

Pour ce qui concerne l'APB (1,45 M€ en AE et 1,45 M€ en CP), il s'agit en premier lieu des travaux de gros entretiens (carénage, rénovation motorisation, travaux sur installations hydrauliques, etc.), interventions nécessaires pour éviter des traitements curatifs plus coûteux pouvant impliquer des immobilisations prolongées des baliseurs et plates-formes de chantier. Ces crédits sont budgétés en investissement même si, en exécution, ils pourraient relever de dépenses de fonctionnement.

En second lieu, le plan de modernisation des affaires maritimes présente un volet important en matière de moyens nautiques de l'APB. Il s'agit de remplacer 17 unités par 9 navires polyvalents, performants tant sur le plan technique que sur le plan environnemental. Un navire a été déjà livré début 2020. Les opérations de renouvellement de la flotte des affaires maritimes se poursuivront en 2021, notamment grâce aux crédits alloués par la missions *Relance*.

Les autres crédits d'investissements (2,57 M€ en AE et 2,84 M€ en CP) 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 mise à jours.

Dans le cadre du plan de modernisation des affaires maritimes, des actions d'investissement sur des technologies d'avenir seront menées, afin de positionner la France dans les pays les plus avancés en matière de nouvelles formes de signalisation maritime. Il s'agit :

- de finaliser le renouvellement des balises répondeuses radar installées sur le littoral : ces systèmes permettent aux navires de visualiser la position des balises sur leur écran radar ;
- de la poursuite du plan quinquennal de déploiement d'un système d'identification automatique des aides à la navigation les plus sensibles porté par le réseau interministériel de l'État (RIE) ;
- de poursuivre et finaliser le déploiement des émetteurs/récepteurs de signal DGPS. Ce programme de positionnement GPS amélioré permettra aux navires de disposer d'une meilleure fiabilité du calcul de leur position ;

- de doter les services d'un outil de pilotage de leur activité performant et efficaces.

*Crédits d'intervention (0,49 M€ en AE et 0,49 M€ en CP)*

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 (efficience, moindre coût environnemental, modernisation des automatismes, des systèmes énergétiques, des optiques des phares) et de la gestion du parc des ESM.

Une partie de ces crédits est également consacré aux travaux de restauration et d'entretien du phare de Cordouan, candidat français à l'inscription au patrimoine mondial de l'Unesco

### **Subvention à la Société Nationale de Sauvetage en Mer : 10,7 M€ en AE et en CP**

*Crédits d'intervention (10,70 M€ AE et 10,70 M€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. La SNSM s'appuie sur l'activité de 70 salariés et 7000 bénévoles. L'association dispose d'une flotte composée de près de 200 embarcations principales, réparties en 40 canots tous temps (CTT), 31 vedettes de 1ère classe (V1), 72 vedettes de 2e classe (V2), 3 vedettes de 3e classe (V3), 20 vedettes légères, plus d'une centaine d'embarcations semi-rigides. Des pneumatiques et des jets-skis viennent compléter le dispositif décrit.

Sous la coordination des CROSS, la SNSM contribue à plus de la moitié des opérations de sauvetage en mer.

La SNSM a bénéficié d'une hausse très importante de sa subvention, qui est passée de 2,3 M€ en 2015 à un montant de l'ordre de 10,7 M€ en 2020.

## **ACTION 17,4 %**

### **02 – Gens de mer et enseignement maritime**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	26 960 041	<b>26 960 041</b>	0
Crédits de paiement	0	26 658 259	<b>26 658 259</b>	0

Le programme apporte un soutien financier aux structures de formation secondaire maritime (CAP-BAC professionnel) dispensée dans les 12 lycées professionnels maritimes (LPM) ainsi que dans les centres agréés en outre-mer qui préparent essentiellement aux métiers de la pêche et à quelques métiers du transport maritime. Chaque LPM dispose d'une offre de baccalauréat professionnel en 3 ans, pour environ 90 classes. Les lycées disposent également de classes de BTS.

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

Le programme porte également une action sociale et médicale en faveur des marins et futurs marins. Des bourses d'enseignement sont versées à certains élèves des LPM.

Il s'agit également du fonctionnement du service de santé des gens de mer, qui assure la médecine de santé au travail des marins et qui a la responsabilité de délivrer les certificats d'aptitude pour embarquer. Enfin, l'action vise le soutien aux associations d'accueil des marins dans les ports, ou qui agissent pour aider les marins sans emploi, dans le cadre des dispositions prévues par la convention du travail maritime de l'organisation internationale du travail. Les moyens

consacrés à ce soutien constituent désormais uniquement un complément au financement principal issu d'une partie des taxes portuaires, à la suite de la réforme intervenue en la matière.

#### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	19 129 725	19 129 315
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	879 725	879 315
Subventions pour charges de service public	18 250 000	18 250 000
Dépenses d'investissement	1 057 400	756 028
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	1 057 400	756 028
Dépenses d'intervention	6 772 916	6 772 916
Transferts aux ménages	1 145 833	1 145 833
Transferts aux collectivités territoriales	4 692 708	4 692 708
Transferts aux autres collectivités	934 375	934 375
<b>Total</b>	<b>26 960 041</b>	<b>26 658 259</b>

#### Formation initiale des marins : 24,68 M€ en AE et en CP

##### *Dépenses de fonctionnement (18,25 M€ AE et en CP)*

L'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM), unique opérateur du programme, reçoit une subvention pour charges de service public de 18,25 M€ en AE et en CP. Entre 2019 et 2022, une partie de ces financements sont fléchés pour la participation du programme à la construction d'un bâtiment commun avec l'Ecole centrale de Nantes, dans le cadre des CPER 2015-2020 (cf. rubrique "Opérateurs"). 0,35 M€ en AE et en CP sont prévus pour cette opération en 2021.

##### *Dépenses d'intervention (6,43 M€ en AE et en CP)*

La formation initiale des marins est dispensée par les lycées professionnels maritimes (LPM), et des centres outre-mer (5,49 M€ en AE et en CP).

Les subventions aux douze lycées professionnels maritimes (LPM) (4,609 M€ en AE et en CP) 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.). Des crédits 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 sont également employés (0,80 M€ en AE et en CP) pour subventionner les établissements offrant une formation maritime secondaire agréée en l'absence de LPM, notamment en outre-mer où cinq établissements accueillent environ 600 élèves chaque rentrée. Des établissements privés d'enseignement maritime agréés en métropole sont également concernés par cette action. Enfin, il s'agit de la subvention de fonctionnement de l'Unité de concours et d'examens maritimes (UCEM), qui organise les examens maritimes.

Le financement des aides aux élèves boursiers (0,94 M€ AE et en CP) 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 (0,05 M€ AE et en CP) au sein des établissements, dans des missions médico-sociales, notamment la prévention contre les addictions.

#### Formation continue des marins : 0,22 M€ en AE et en CP

*Dépenses d'intervention (0,22 M€ en AE et en CP)*

Ces crédits (0,21 M€ en AE et en CP) 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 1250 mois de stage de formation continue. La subvention versée par l'intermédiaire de l'ASP sert à rémunérer les formations continues des demandeurs d'emploi qui ont épuisé toutes les autres voies possibles de prise en charge de leur formation. Ces dépenses sont comptabilisées par année civile mais courent sur 18 mois.

**Aide et protection du monde maritime (action sociale et médicale) : 2,05 M€ en AE et 1,75 M€ en CP)***Dépenses de fonctionnement (0,88 M€ en AE et en CP)*

Des crédits sont destinés aux opérations de communication vis-à-vis des marins concernant les titres et formations. Les titres des marins délivrés doivent être revalidés tous les 5 ans, et 50 000 titres sont délivrés chaque année, avec une tendance à la hausse à la suite de l'évolution des obligations liées à la convention internationale de l'organisation maritime internationale, notamment l'incorporation du secteur de la pêche. Si les titres sont actuellement édités par l'Imprimerie nationale, 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). 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 (1,06 M€ en AE et 0,76 M€ en CP)*

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan de modernisation des affaires maritimes, il est programmé 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*, et 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 48 points de consultations sur les franges du littoral, 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. En 2021, le SSGM poursuivra également son investissement en matière d'équipements techniques de pointe destinés à contrôler la vision des gens de mer.

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

Des subventions sont destinées aux associations d'accueil des marins dans les ports dans le cadre des dispositions prévues par la convention du travail maritime de l'OIT (0,08 M€ en AE et en CP) en vue notamment de soutenir

plusieurs dépenses d'investissement en matériel nécessaires à ces associations, ou encore de l'abondement du fonds de solidarité destinés aux marins abandonnés (0,03 M€ en AE et en CP).

## ACTION 51,2 %

### 03 – Flotte de commerce

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	79 506 372	<b>79 506 372</b>	0
Crédits de paiement	0	79 506 372	<b>79 506 372</b>	0

Le transport maritime est une activité confrontée à une concurrence internationale particulièrement vive. Dans sa volonté de soutenir cette activité, l'État s'est assigné un triple objectif à travers les aides à la flotte de commerce :

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

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

- à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) de l'exonération des charges sociales patronales relatives à la maladie, la vieillesse, et les accidents du travail pour les marins ;
- à l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) de l'exonération des charges sociales patronales relatives à la famille (CAF) ;
- et à Pôle-emploi de l'exonération des charges sociales patronales relatives à l'assurance chômage (UNEDIC).

Par ailleurs, l'action concerne également le remboursement par l'État à la Compagnie générale maritime et financière (CGMF) des charges spécifiques de retraite, dans le but d'apporter un complément de retraite aux personnels de l'ancienne compagnie générale maritime (CGM) privatisée en 1996. La baisse de crédits de 100k€ par rapport à 2019 provient de la diminution progressive des ayant droit.

L'action finance aussi le comité de gestion des risques d'accidents du travail (CGRAT), pour le paiement des rentes d'accident de travail et de trajet des personnels de l'ancienne CGM.

### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	79 506 372	79 506 372
Transferts aux entreprises	51 095 289	51 095 289
Transferts aux autres collectivités	28 411 083	28 411 083
<b>Total</b>	<b>79 506 372</b>	<b>79 506 372</b>

### Contribution au financement de compléments retraite et rentes d'accidents du travail de la CGMF : 7,81 M€ en AE et en CP

La contribution du programme à la compagnie générale maritime et financière 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).

### Soutien aux dispositifs d'aides à la flotte de commerce (ENIM, ACOSS, UNEDIC) : 71,69 M€ en AE et en CP

#### 1. Exonérations ENIM (43,28 M€ en AE et enCP)

Des crédits sont prévus pour la compensation à l'établissement national des invalides de la marine (ENIM) de l'exonération des cotisations patronales à ce régime pour les navires battant pavillon français et communautaire soumis à concurrence internationale.

#### 2. Exonérations non-ENIM (28,41 M€ enAE et CP)

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

### ACTION 6,0 %

#### 04 – Action interministérielle de la mer

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	9 366 105	<b>9 366 105</b>	5 432 000
Crédits de paiement	0	13 196 516	<b>13 196 516</b>	5 432 000

**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, 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 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 (AECPP) 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'AECPP 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 de deux patrouilleurs (46 et 52 mètres) et de trois vedettes régionales d'une trentaine de mètres basés en métropole, ainsi que d'un troisième patrouilleur basé à La Réunion (l'Osiris II) dédié à la surveillance des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) et qui a été renouvelé en 2019, 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 AM2022. Notamment, d'une manière générale, l'ensemble des contrôles sera organisé par ciblage. Des entrepreneurs d'intérêt général (EIG) travaillent à la réalisation d'un tel système basé sur l'analyse de données numériques.

Le « **plan POLMAR** » (**POLLution MARitime**) 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'Erika (1999) et du Prestige (2002) afin de mieux lutter contre la pollution et renforcer la coordination. Le plan Polmar comprend un volet marin Polmar/Mer déclenché par les préfets maritimes lorsqu'une intervention en mer est nécessaire, et un volet terrestre Polmar/Terre déclenché 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, à l'entretien et aux stocks des centres de stockage de matériels (8 centres interdépartementaux en métropole et 5 centres outre-mer nécessitent un entretien régulier des bâtiments, matériels et stocks), et d'autre part, au maintien des compétences des correspondants Polmar départementaux qui sont chargés notamment de tenir à jour les volets Polmar/Terre de la planification Orsec départementale et d'organiser régulièrement des exercices d'entraînement et des formations locales.

La modernisation du dispositif est au programme du projet AM2022 et a abouti en 2020 à la création d'un pôle national d'expertise POLMAR/Terre, positionné à Brest..

Quant à la **navigation de plaisance maritime et fluviale et aux loisirs nautiques**, le ministère met en place des outils de connaissance du secteur et adapte la réglementation pour le développement de cette filière. L'enjeu économique de la filière nautique est important dans son ensemble et pour certains territoires : la France est le premier constructeur de bateaux de plaisance en Europe et le second au niveau mondial et la plaisance tant privée que professionnelle représente une activité cruciale pour les régions littorales (PACA avec le yachting, côte atlantique, ...).

L'amélioration de la sécurité des usagers est également poursuivie. Le référentiel des règles et mesures de sécurité des activités de plaisance et de nautisme évolue régulièrement afin de le simplifier en l'adaptant 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 (environ 5 millions de plaisanciers réguliers et 13 millions de pratiquants réguliers ou occasionnels du nautisme).

Concernant la connaissance du secteur, le ministère développe des bases d'informations, permettant la constitution de données précises sur les ports de plaisance français maritimes et en eaux intérieures.

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)**. Le SNOSAN est 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. Il associe quatre partenaires publics et une association : le ministère de la mer (direction des affaires maritimes, DAM), le ministère des Sports, le ministère de l'Intérieur, l'École nationale de voile et des sports nautiques (ENVSN) et la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Le SNOSAN a pris une nouvelle dimension en 2018 grâce au projet « PrédiSauvetage ». Piloté par la direction des affaires maritimes dans le cadre du programme EIG (entrepreneurs d'intérêt général), ce projet innovant de data science permet d'améliorer l'analyse des données d'accidentologie en mer. En juillet 2018, la DAM a publié sur Internet les données sur les opérations de sauvetage et d'assistance des CROSS effectuées depuis 1985, ainsi qu'une cartographie de ces opérations. Le SNOSAN a également ouvert un site web sur lequel une cartographie des avis urgents aux navigateurs est consultable en direct. Cet observatoire permet d'avoir les bilans quasiment en temps réel.

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	6 158 765	6 190 016
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	6 158 765	6 190 016
Dépenses d'investissement	3 009 407	6 808 567
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 009 407	6 808 567
Dépenses d'intervention	197 933	197 933
Transferts aux autres collectivités	197 933	197 933
<b>Total</b>	<b>9 366 105</b>	<b>13 196 516</b>

### Dispositif de Contrôle et de Surveillance : 7,11 M€ en AE et 10,98 M€ CP

#### *Crédits de fonctionnement (5,07 M€ en AE et 5,04 en CP)*

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

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

Ces crédits sont également utilisés pour le fonctionnement du patrouilleur austral OSIRIS.

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

#### *Crédits d'investissement (2,04 M€ en AE et 5,94 M€ en CP)*

Dans le cadre de la quatrième année de mise en œuvre du plan de modernisation, l'année 2021 verra la transformation d'un nouveau patrouilleur pour la Manche et le paiement du patrouilleur Méditerranée engagé en 2019..

Les crédits ouverts seront en premier lieu consacrés aux opérations d'entretien lourd sur les moyens nautiques, avec des remises à niveau techniques (interventions sur les stabilisateurs des patrouilleurs, remotorisation de navires, etc.), ainsi qu'au renouvellement de la flotte par l'acquisition de nouveaux moyens nautiques plus légers (acquisition de bateaux à coques semi-rigides et SRR 870). Ces nouveaux moyens sont désormais privilégiés en raison du coût de fonctionnement moins important, de leurs procédures d'acquisitions simplifiées (achats mutualisés), et de leur plus grande maniabilité dans les manœuvres pour aborder des navires à contrôler.

### Plan POLMAR-Terre : 1,43 M€ en AE et 1,53 M€ en CP

#### *Dépenses de fonctionnement (0,69 M€ en AE et 0,79 M€ en CP)*

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

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

#### *Dépenses d'investissement (0,58 M€ en AE et 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). Un marché portant sur des groupes hydrauliques et l'achat de bacs de stockage sera notifié en 2021. Le renouvellement des EPI consommés suite à la collision ULYSSE-VIRGINIA en Méditerranée, au naufrage du Grande America dans l'Atlantique, à la crise sanitaire sur l'ensemble du territoire et à l'échouement du WAKASHIO à l'Île Maurice est également une priorité.

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

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

**Plaisance et littoral : 0,57 M€ en AE et 0,43 M€ en CP**

*Crédits de fonctionnement (0,153 M€ AE et 0,109 M€ CP)*

Des crédits sont alloués à la gestion de la base du questionnaire pour l'examen des permis plaisance, la délivrance des titres de navigation et cartes de circulation, le 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). En outre, les crédits sont employés pour le maintien en condition opérationnelle des systèmes informatiques des registres d'immatriculation et leurs mises à jour..

*Crédits d'investissements (0,40 M€ en AE et 0,30 M€ en CP)*

Dans le cadre du plan de modernisation des affaires maritimes, des crédits sont destinés à la poursuite de la modernisation du système d'immatriculation des navires « Portail unique maritime » (PUMA) : « démarches-plaisance.gouv » et l'extension de ses fonctionnalités par l'intégration de la francisation.

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

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

**Coordination : 0,25 M€ en AE et en CP**

*Crédits de fonctionnement*

La Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML), publiée en février 2017, représente un plan d'action stratégique à décliner opérationnellement dans chaque façade de métropole ou bassin d'outre-mer. Les documents stratégiques de façades (DSF) représentent le vecteur opérationnel de la SNML avec des objectifs revus tous les six ans. Ils sont également des instruments de la mise en œuvre de la directive planification de l'espace marin transposée en droit français. Ces documents, au nombre de huit, ont donné lieu jusqu'à présent à une phase de concertation importante avec les différents usagers de la mer, et sont soumis à une évaluation environnementale préalable (confiées à des bureaux d'études spécialisées). Ils sont actuellement en cours de finalisation. L'année 2021 devrait permettre de poursuivre l'élaboration de leurs documents de suivi et de plans d'actions pour chacun des DSF.

**ACTION 4,7 %**

**05 – Soutien au programme**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	7 277 160	<b>7 277 160</b>	200 000
Crédits de paiement	0	7 370 792	<b>7 370 792</b>	200 000

## ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	6 731 179	6 825 291
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	6 731 179	6 825 291
Dépenses d'investissement	545 981	545 501
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	545 981	545 501
<b>Total</b>	<b>7 277 160</b>	<b>7 370 792</b>

**Dépenses communes au programme: 6,24 M€ en AE et 6,3 M€ en CP***Dépenses de fonctionnement (5,69 M€ en AE et 5,79 M€ en CP)*

Ces dépenses incluent le coût de fonctionnement courant des services déconcentrés de métropole et d'outre-mer (4,68 M€ en AE et 4,67 M€ en CP), 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 (1,55 M€ en AE et 1,65 M€ en CP) 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. Le budget relatif aux liens du Réseau Interministériel de l'État (RIE) pour l'ensemble des services de métropole et d'outre-mer est également centralisé en raison du mode de gestion de cette prestation.

*Dépenses d'investissement (0,54 M€ en AE et en CP) :*

Des dépenses d'investissement en matière de matériel ou système informatique, essentiellement consacrée aux services déconcentrés sont prévues en 2021.

**Maintien des compétences maritimes des agents : 0,61 M€ en AE et en CP***Dépenses de fonctionnement*

Ces crédits permettent le fonctionnement de l'École nationale de la sécurité et de l'administration de la mer (ENSAM) située à Nantes, ainsi que l'organisation de formations initiales à destination des officiers et agents des affaires maritimes (CVRH).

**Fonctionnement du centre SI de Saint-Malo : 0,41 M€ en AE et en CP**

*Dépenses de fonctionnement*  
Ces crédits concernent le site des affaires maritimes de Saint-Malo hébergeant le centre-serveur des activités maritimes. Ces dépenses couvrent aussi bien les loyers que les dépenses d'infrastructures techniques (serveurs, réseaux) et la modernisation des applications informatiques hébergées par la sous-direction des systèmes d'information maritimes.

---

**Affaires maritimes**

---

Programme n° 205 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

## SYNTHÈSE DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME

## RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Opérateur ou Subvention	LFI 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>ASP - Agence de services et de paiement (P149)</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>208</b>	<b>208</b>
Transferts	1	1	208	208
<b>ENSM - Ecole nationale supérieure maritime (P205)</b>	<b>18 250</b>	<b>18 250</b>	<b>18 250</b>	<b>18 250</b>
Subventions pour charges de service public	18 250	18 250	18 250	18 250
<b>ENIM - Etablissement national des invalides de la marine (P197)</b>	<b>41 714</b>	<b>41 714</b>	<b>43 284</b>	<b>43 284</b>
Transferts	41 714	41 714	43 284	43 284
<b>Total</b>	<b>59 965</b>	<b>59 965</b>	<b>61 742</b>	<b>61 742</b>
Total des subventions pour charges de service public	18 250	18 250	18 250	18 250
Total des dotations en fonds propres	0	0	0	0
Total des transferts	41 715	41 715	43 492	43 492

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS

## EMPLOIS DES OPÉRATEURS

Intitulé de l'opérateur	LFI 2020				PLF 2021			
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs		ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs	
			sous plafond	hors plafond			sous plafond	hors plafond
ENSM - Ecole nationale supérieure maritime			232	16			232	16
<b>Total</b>			<b>232</b>	<b>16</b>			<b>232</b>	<b>16</b>

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

**Affaires maritimes**

Programme n° 205 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

**PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME**

	ETPT
Emplois sous plafond 2020	232
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2020	
Impact du schéma d'emplois 2021	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
<b>Emplois sous plafond PLF 2021</b>	<b>232</b>
<b>Rappel du schéma d'emplois 2021 en ETP</b>	

@\$FWLOVariable(enteteSousTitre,Opérateurs)

## OPÉRATEURS

### Avertissement

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2021. Ainsi, les états financiers des opérateurs (budget initial 2020 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2020 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2020 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) ne seront plus publiés dans le PAP mais le seront, sans commentaires, dans le « jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

## 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 1er octobre 2010, en application du décret n° 2010-1129 du 28 septembre 2010 modifié. L'ENSM est placée sous la tutelle du Ministère de Mer auprès de la direction des affaires maritimes (DAM), et a pour mission principale de dispenser des formations supérieures scientifiques, techniques et générales, notamment 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 des 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 concours 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, de progresser professionnellement.

### Gouvernance et pilotage stratégique

Le contrat d'objectifs et de performance a été signé à l'automne 2018 et couvre la période 2018-2022. Il prend en compte des recommandations émises par la Cour des comptes (examen effectué en 2017), ainsi que les décisions prises lors du Comité interministériel de la mer (CIMER), tenu le 17 novembre 2017 à Brest. Ce contrat permettra de franchir une nouvelle étape et d'affirmer l'ENSM comme une école maritime de référence internationale en améliorant son rayonnement, à travers les partenariats académiques, la recherche, son attractivité et l'employabilité de ses diplômés.

Cette ambition passe par un achèvement du processus de création d'un établissement unique en rationalisant l'implantation des sites, et par une poursuite de la modernisation des modalités de gestion de l'établissement.

Les quatre axes stratégiques du COP pour la période 2018-2022 sont :

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

### Perspectives pour l'année 2021

La réforme engagée par l'ENSM s'articule autour de trois chantiers principaux :

#### 1. La réforme du système de recrutement sur concours des élèves

Si la sélection des élèves est incontournable pour préserver la qualité du recrutement, les modalités de recrutement sur concours doivent être adaptées, pour appuyer et développer la vision et les valeurs de l'école : rayonnement international, différenciation de la formation, tradition des valeurs maritimes. Les modalités des futurs recrutements devront s'inscrire dans le cadre de l'adhésion de l'ENSM à Parcoursup.



## Affaires maritimes

Programme n° 205 | JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

2. Diversification des modalités de formation

Le développement de l'offre de formation de l'ENSM passe par quatre grands points clés. Il s'agit tout d'abord de développer la formation initiale par la voie de l'apprentissage pour les ingénieurs navigants et maritimes, mais également de diversifier la formation continue courte, de faire correspondre les activités de recherche avec la formation initiale et enfin de développer l'innovation des méthodes pédagogiques.

3. La réorganisation des services et des sites

Le site du Havre a été confirmé comme siège de l'école. Y sont regroupés les services de direction anciennement répartis sur les sites de Marseille, Saint-Malo et Nantes. Le transfert des services financiers a été réalisé en 2019. A Saint-Malo, le déménagement du site situé intra-muros et le transfert des formations sur le site du lycée professionnel maritime de la ville est prévu pour la rentrée 2023. A Nantes, le transfert des seules formations ingénieurs non navigant et des activités de recherche sur le campus de l'Ecole centrale est prévu pour la rentrée 2022. A Marseille, il s'agit d'accompagner un projet d'académie professionnelle porté par CMA-CGM, pour ses navigants et non navigants. La convention d'occupation temporaire permettant l'implantation sur le site de l'ENSM Marseille de « l'Academy maritime » de CMA CGM a été signée en décembre 2019. Les travaux débuteront en septembre 2022.

## FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	LFI 2020		PLF 2021	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>205 – Affaires maritimes</b>	<b>18 250</b>	<b>18 250</b>	<b>18 250</b>	<b>18 250</b>
Subvention pour charges de service public	18 250	18 250	18 250	18 250
Dotation en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>18 250</b>	<b>18 250</b>	<b>18 250</b>	<b>18 250</b>

## CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2020 (1)	PLF 2021
<b>Emplois rémunérés par l'opérateur :</b>	<b>248</b>	<b>248</b>
– sous plafond	232	232
– hors plafond	16	16
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
<b>Autres emplois en fonction dans l'opérateur :</b>		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI ou LFR le cas échéant

