

**PLF 2018 - EXTRAIT DU BLEU BUDGÉTAIRE DE LA MISSION :
ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES**

Version du 03/10/2017 à 14:03:46

PROGRAMME 205 :
AFFAIRES MARITIMES

MINISTRE CONCERNÉ : NICOLAS HULOT, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET
SOLIDAIRE

TABLE DES MATIÈRES

Programme 205 : Affaires maritimes

Présentation stratégique du projet annuel de performances	3
Objectifs et indicateurs de performance	6
Présentation des crédits et des dépenses fiscales	13
Justification au premier euro	18
Opérateurs	39

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 ses 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 côtes de Bretagne, 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, à la protection de l'environnement et à la pêche revêtent une importance particulière et sont un enjeu de société majeur, dont la prise en compte a un impact sur l'ensemble des missions dans les domaines 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, notamment en faveur du secteur de la pêche ;
- pour l'emploi, avec le maintien des filières du commerce extérieur, du tourisme nautique, de la plaisance, de l'exploitation durable des autres ressources maritimes et le soutien du pavillon français au travers de la flotte de commerce ;
- environnementale : protection des ressources aquatiques, lutte contre les pollutions, préservation du milieu maritime ;
- régaliennne, stratégique et sociale.

Dans un secteur particulièrement ouvert mais aussi réglementé internationalement (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 (formation, hygiène, santé, conditions de travail), qui est au cœur de l'action préventive en matière de sécurité maritime, en accélérant les mesures de simplification telles que le remplacement du rôle d'équipage par le permis d'armement ;
- le soutien à la qualité et au développement du pavillon français ;
- la participation à la protection de l'environnement, en mobilisant les moyens nautiques du programme, 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 (eau, air) ;
- 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, ainsi qu'une participation forte à l'action de l'État en mer (AEM) en interface des préfets maritimes et des préfets ;
- 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 en outre-mer (DM), ainsi que sur les directions départementales des territoires et de la mer (DDTM), qui sont impliquées dans cette démarche, notamment dans le cadre de la stratégie nationale de la mer et du littoral, et dans l'exercice de planification spatiale maritime.

Dans cette perspective, 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 mener à bien chaque année

les missions qui leur sont confiées, en particulier pour répondre à plus de 20 000 demandes d'interventions de secours en mer, les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) ont bénéficié d'un plan de modernisation qui a permis l'acquisition de nouveaux systèmes d'information dans les domaines du sauvetage en mer, de la surveillance de la navigation et des télécommunications. A titre d'exemple, les CROSS bénéficient d'un numéro d'appel abrégé – le « 196 » – numéro d'appel d'urgence au même titre que les numéros 18, 15 et 112. Les CROSS sont des centres d'appel d'urgence et bénéficient à ce titre du démasquage du numéro et de la localisation du téléphone portable de l'appelant.

Dans le domaine de la signalisation maritime, la priorité est le maintien en condition opérationnelle des établissements de signalisation maritime, la modernisation de la flottille de l'armement des phares et balises dans une optique d'efficacité en privilégiant la construction de navires plus polyvalents et mieux adaptés. Dans ce domaine de la signalisation maritime, un programme d'investissement minimal est mené pour générer les économies de demain, et le patrimoine des phares est maintenu en état afin de permettre leur transfert à d'autres gestionnaires lorsque cela est pertinent.

2) Une formation maritime de qualité est au centre des préoccupations dans un secteur où les résultats en matière d'insertion professionnelle sont encore bons. La consolidation d'un enseignement maritime au niveau secondaire et la recherche de l'amélioration du niveau de qualification se justifient pleinement au regard des priorités fixées par le Gouvernement en matière de formation, d'emploi et de promotion sociale. L'ouverture de classes de BTS maritimes participe à cette évolution en diversifiant la palette des formations dispensées, et en constituant un tremplin pour les titulaires de baccalauréats professionnels maritimes vers l'enseignement supérieur, conformément au processus de Bologne. Cette dynamique se poursuit.

Le programme encourage l'évolution de l'enseignement supérieur par l'intermédiaire de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) avec notamment la mise en œuvre du projet d'établissement. Le programme accompagne son opérateur dans cette phase transitoire qui doit voir à terme l'école se positionner dans des secteurs maritimes stratégiques et porteurs pour l'avenir (para-maritime, offshore et énergies marines, etc.) et moderniser résolument son enseignement compte-tenu d'une part de la transition numérique en cours dans le domaine maritime comme dans les autres domaines et d'autre part de la nécessaire internationalisation des carrières des marins. Si la Commission des titres d'ingénieur a accordé l'habilitation à délivrer le titre d'ingénieur à l'école, elle reste vigilante sur le développement de la recherche associée aux formations ; l'école est aujourd'hui sollicitée sur plusieurs projets qui couvrent les futurs défis de l'industrie française dans le secteur maritime.

3) Le programme consacre ainsi plus de 40% de ses ressources budgétaires au soutien économique, notamment par des exonérations de charges patronales visant à renforcer l'attractivité du pavillon dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, tout en maintenant l'employabilité et la protection des marins français.

De plus, conformément à la loi **du 20 juin 2016 pour l'économie bleue**, la simplification des procédures administratives qui vise à améliorer la compétitivité des entreprises maritimes ainsi que l'efficacité des services est 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 un axe majeur de développement, qui sous-tend toutes les actions des services des affaires maritimes.

En matière de lutte contre les pollutions marines accidentelles (marées noires), le programme finance la préparation à la lutte (acquisition et entretien du matériel de lutte des centres de stockage POLMAR répartis sur le littoral, organisation d'exercices dans les départements littoraux). Les systèmes des CROSS permettent en outre une identification des navires pollueurs responsables.

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

Enfin, de nombreux domaines de réglementation et d'inspection des navires visent directement ou indirectement à protéger l'environnement : contrôle des émissions atmosphériques, contrôle du traitement des eaux de ballast, sécurité constructive des navires afin de limiter les accidents qui ont un impact fort sur l'environnement.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1	Renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement
INDICATEUR 1.1	Ratio entre le nombre de personnes sauvées et le nombre de personnes impliquées dans un accident maritime après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS
INDICATEUR 1.2	Taux d'identification des sources à l'origine de rejets illicites et polluants en mer
INDICATEUR 1.3	Contrôle des navires
OBJECTIF 2	Promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime
INDICATEUR 2.1	Taux des actifs maritimes (employés dans les domaines maritime et para-maritime) parmi les anciens élèves des établissements d'enseignement maritime 3 ans après l'obtention de leur diplôme de formation initiale
INDICATEUR 2.2	Evolution de l'emploi et de la flotte de commerce maritime
OBJECTIF 3	Mieux contrôler les activités maritimes et en particulier la pêche
INDICATEUR 3.1	Taux d'infractions constatées à la pêche

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

En 2018, la maquette des indicateurs de performance évolue de manière suivante :

- Objectif 1 (Renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement) :
 - Indicateur 1.2 (identification des sources à l'origine de rejets illicites et polluants en mer) : par la réduction du nombre de sous-indicateurs en raison du caractère informatif et redondants de ces sous-indicateurs ;
 - Indicateur 1.3 (État du port / Contrôle des navires) : par la modification de l'indicateur sur l'État du port, renommé « Contrôle des navires », avec l'ajout d'un nouveau sous-indicateur sur l'État du pavillon.
- Objectif 2 (Promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime) :
 - Indicateur 2.1 (taux des actifs maritimes) : par la suppression du sous-indicateur global ENSM/LPM, et par la définition du délai rétrospectif à 3 ans ;
 - Indicateur 2.2 (évolution de l'emploi et de la flotte de commerce maritime) : par la suppression du sous-indicateur relatif au Port en lourd, non significatif.

OBJECTIF N° 1

Renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement

Renforcer la sécurité maritime dans le cadre des obligations internationales contractées par la France, 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 Memorandum 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.

Aux actions préventives des accidents maritimes s'ajoutent les actions de sauvetage des personnes et des biens 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 pirateries et d'attaques terroristes qui seraient 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	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
Part des personnes sauvées après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS	%	98,77	98,5	>98	>98	>98	>98

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : ratio entre :

Numérateur : le nombre de personnes mises hors de danger par le dispositif « recherche et sauvetage » coordonnée 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 après une opération de sauvetage coordonnée 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'est pas réaliste d'envisager un taux de 100 % 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	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
Taux d'identification des navires à l'origine de rejets polluants et illicites en mer	%	SO	20	>=5	>=5	>=5	>=10

Précisions méthodologiques

Le taux d'identification des navires pollueurs correspond au nombre des messages POLREP (échange d'information en cas d'événement de pollution ou de menace de pollution des mers) avec identification de la source auteur du rejet illicite, rapporté au nombre total de messages POLREP confirmés, et hors pollutions accidentelles, émis par les CROSS. Une source identifiée est un navire à l'origine de rejets illicites et polluants en mer, ce qui exclut les pollutions organiques, les phénomènes biologiques de coloration de la mer, les macro-déchets et les débris végétaux. L'identification met en œuvre l'ensemble des administrations de l'action de l'État en mer (AEM).

Un POLREP est « confirmé » lorsqu'un moyen de l'État a vérifié sur zone la nature du polluant. Pour autant, 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.

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 : ratio entre :

Numérateur : nombre de navires pollueurs identifiés par un moyen de l'Action de l'État en Mer sur site ;

Dénominateur : nombre total de pollutions résultant de rejets illicites par les navires (POLREP), tous types de pollution.

Cet indicateur relatif aux taux d'identification des sources à l'origine des rejets illicites et polluants en mer rend compte de l'action de la Direction des affaires maritimes dans le domaine de la protection de l'environnement. Les pollutions par hydrocarbures baissent de manière significative depuis plusieurs années alors qu'il est constaté un nombre important de rejets illicites considérés comme polluants mais qui n'étaient pas comptabilisés car ils ne relevaient pas des hydrocarbures. En conséquence, les sous-indicateurs ont été modifiés permettant ainsi d'élargir la cible à toutes substances illicites et polluantes conformément à la convention MARPOL (« Marine Pollution », Convention internationale pour la prévention de la pollution marine par les navires et élaborée par l'Organisation maritime internationale - OMI).

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Du fait de la mise en place de stations de réception satellitaires 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 beaucoup plus importantes que celles des CROSS métropolitains. L'amélioration des techniques d'identification des navires pollueurs a eu un effet dissuasif important : le nombre de pollutions détectés a diminué.

Néanmoins, l'origine des navires qui continuent d'effectuer des rejets polluants reste difficile à établir et nécessite des contrôles aériens et sur sites. **C'est la raison pour laquelle la cible est maintenue à 5 %, pour les années 2018 et 2019.**

INDICATEUR 1.3

Contrôle des navires

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
Pourcentage de navires étrangers contrôlés	%	116,9	104,2	>100	>100	>100	>100
Taux de contrôle des navires étrangers à inspection obligatoire au regard du ciblage communautaire	%	100	100	>95	>97	>97	>100
Taux de navires français détenus dans un port étranger dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle de l'Etat du port	%	0	0	SO	<1%	0	0

Précisions méthodologiques

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

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

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

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

Mode de calcul :

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Les contrôles au titre de l'État du port sont réalisés par les centres de sécurité des navires (CSN). La réglementation en matière de contrôle des navires étrangers faisant escale dans les ports français a été modifiée par la directive 2009/16/CE, marquant une évolution du régime d'inspection. Les objectifs sont alors définis au niveau européen. Chaque année l'obligation du nombre de navires à inspecter, mise à jour des escales de l'année n-1, est calculée par l'agence de sécurité maritime, puis adoptée par la Commission européenne et le MoU de Paris.

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

OBJECTIF N° 2

Promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime

Le développement de l'emploi maritime constitue un gisement d'activité et de richesse pour la France. 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, et la possibilité pour les entreprises d'armement maritime de choisir, en lieu et place de l'impôt sur les sociétés, une taxation de leurs bénéfices sur une assiette forfaitaire selon le tonnage des navires exploités.

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 officiers, et les douze lycées professionnels maritimes (LPM) et les centres publics et privés agréés notamment en outre-mer. L'enseignement professionnel maritime dispense une formation qualifiante reconnue. Le taux d'emploi est bon malgré une persistance des difficultés économiques dans le secteur maritime.

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. Une rénovation de certaines spécialités maritimes du baccalauréat professionnel a été entreprise, notamment afin d'adapter ces formations aux évolutions du secteur de l'emploi maritime.

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. 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, conformément aux exigences fixées par les conventions internationales (notamment la Convention STCW-95 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille) 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 compte tenu de la qualité reconnue de ces cursus par les employeurs ;
- d'optimiser les ressources de formation ;

– de développer le système de qualité de l'enseignement maritime (certification ISO 9001, démarche qualité STCW-95).

Enfin, afin de soutenir les deux axes précités, et dans un objectif d'adapter et de moderniser l'ensemble du secteur, plusieurs actions doivent également être conduites :

- 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.

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	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis de l'ENSM	%	83,5	79,9	>90	90	90	90
Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis des LPM	%	61,3	60,6	>70	65	65	65

Précisions méthodologiques

Source des données : direction des affaires maritimes

Mode de calcul : ratio entre :

Numérateur : Nombre d'actifs maritimes, employés dans les domaines maritime ou para-maritime ou en poursuite d'études ou en recherche d'emploi dans les domaines maritime et para-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.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

Le taux d'activité est très sensible à la conjoncture économique et à la situation dans le domaine du transport maritime. En 2016, la valeur de l'indicateur est restée sous le seuil visé (70 % d'actifs maritimes tel que prévu dans le projet annuel de performance pour 2016). Elle démontre cependant une remarquable résistance de l'emploi maritime, d'une part à la plus grave crise économique traversée par le transport maritime depuis la fin des années 80, d'autre part aux importantes sorties de flotte pratiquées ces dernières années dans le secteur de la pêche.

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

incite toutefois à amener le taux des actifs maritimes issus des lycées professionnels maritimes (LPM) à 65 % pour 2018, objectif qui n'a toutefois pas été atteint en 2016.

INDICATEUR 2.2

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
Evolution du nombre de marins français (employés sur un navire battant pavillon français)	Nombre	13 702	13 564	14 100	13 700	14 000	14 000
Nombre total de navires de commerce sous pavillon français	Nombre	298	299	300	300	300	300
Jauge brute de la flotte de commerce sous pavillon français	milliers d'UMS	5 463	6 055	6 000	6 000	6 000	6 000

Précisions méthodologiques

Source des données : direction des affaires maritimes

Mode de calcul :

-sous-indicateur n°1 : Recensement du nombre de marins 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 commerce, c'est-à-dire qu'il n'est pas fait état ici des marins dont les navires sont exploités en navigation côtière et portuaire, ni des marins de la plaisance professionnelle, pour lesquels le nombre de marins a augmenté de près de 3 %;

-sous-indicateur n°2 : Le recensement des navires de commerce comprend les unités de plus de 100 UMS exposés à la concurrence internationale, ensemble composé des navires de services et des navires de transport. Le recensement des navires comprend les unités de plus de 100 UMS au long cours, au cabotage national et international, exposées à la concurrence internationale, ensemble composé des navires de services (132 sur les 300 en prévision) et des navires de transport (168 sur les 300 en prévision).

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

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

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

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

OBJECTIF N° 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. Les enjeux de la politique des pêches sont à la fois économiques, sociaux et écologiques.

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 des affaires maritimes. À ce titre, il se voit affecté 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 3 en outre-mer), de 3 vedettes régionales (plus de 30 mètres) et de 2 patrouilleurs des affaires maritimes (46 et 52 mètres). Les ULAM réalisent tant en mer qu'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 le cas échéant. Les patrouilleurs et les vedettes régionales des affaires maritimes sont quasi-exclusivement consacrés aux contrôles des pêches en mer.

La prise en compte de la protection de l'environnement marin en matière de contrôle des activités maritimes s'est consolidée notamment depuis l'instruction du Gouvernement du 13 mars 2015. Cette instruction prévoit ainsi 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 cohérent 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). Elle donne également mission au directeur du centre opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) d'Étel d'initier de manière expérimentale un centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM) 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	2015 Réalisation	2016 Réalisation	2017 Prévision PAP 2017	2017 Prévision actualisée	2018 Prévision	2020 Cible
Taux d'infractions constatées dans le contrôle des pêches	%	6,5	7,2	7,5	7,5	7,5	7,5
Nombre de contrôles des pêches	Nombre	17 435	16 516	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, ces efforts engagés depuis plusieurs années ont un effet dissuasif important. Ainsi, la prévision pour le ratio du nombre d'infractions relevées sur le nombre de contrôles est maintenue à 7,5 % sur la période 2017-2018 et jusqu'à 2020.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2018 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2018 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP attendus
01 – Sécurité et sûreté maritimes	19 160 000	6 220 000	4 500 000	29 880 000	3 500 000
02 – Gens de mer et enseignement maritime	19 225 000	930 000	7 895 000	28 050 000	
03 – Flotte de commerce			64 220 000	64 220 000	
04 – Action interministérielle de la mer	7 075 000	3 145 000	130 000	10 350 000	
05 – Soutien au programme	7 500 000			7 500 000	200 000
Total	52 960 000	10 295 000	76 745 000	140 000 000	3 700 000

2018 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP attendus
01 – Sécurité et sûreté maritimes	19 130 000	5 855 000	4 900 000	29 885 000	3 500 000
02 – Gens de mer et enseignement maritime	19 240 000	915 000	7 895 000	28 050 000	
03 – Flotte de commerce			64 220 000	64 220 000	
04 – Action interministérielle de la mer	7 070 000	3 145 000	130 000	10 345 000	
05 – Soutien au programme	7 500 000			7 500 000	200 000
Total	52 940 000	9 915 000	77 145 000	140 000 000	3 700 000

Affaires maritimes

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

2017 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE RETRAITÉE)

2017 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP prévus
01 – Sécurité et sûreté maritimes	18 929 000	6 121 000	3 900 000	28 950 000	3 500 000
02 – Gens de mer et enseignement maritime	19 070 000	850 000	7 995 190	27 915 190	300 000
03 – Flotte de commerce			83 500 000	83 500 000	
04 – Action interministérielle de la mer	5 972 000	3 250 000	118 000	9 340 000	
05 – Soutien au programme	6 719 376			6 719 376	350 000
Total	50 690 376	10 221 000	95 513 190	156 424 566	4 150 000

2017 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FDC et ADP prévus
01 – Sécurité et sûreté maritimes	18 859 000	3 211 000	3 900 000	25 970 000	3 500 000
02 – Gens de mer et enseignement maritime	19 070 000	550 000	7 995 190	27 615 190	300 000
03 – Flotte de commerce			83 500 000	83 500 000	
04 – Action interministérielle de la mer	5 972 000	3 150 000	118 000	9 240 000	
05 – Soutien au programme	6 719 376			6 719 376	350 000
Total	50 620 376	6 911 000	95 513 190	153 044 566	4 150 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertes en LFI pour 2017	Demandées pour 2018	Ouverts en LFI pour 2017	Demandés pour 2018
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	50 690 376	52 960 000	50 620 376	52 940 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	32 190 376	34 460 000	32 120 376	34 440 000
Subventions pour charges de service public	18 500 000	18 500 000	18 500 000	18 500 000
Titre 5 – Dépenses d'investissement	10 221 000	10 295 000	6 911 000	9 915 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	9 811 000	7 925 000	6 511 000	7 095 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	410 000	2 370 000	400 000	2 820 000
Titre 6 – Dépenses d'intervention	95 513 190	76 745 000	95 513 190	77 145 000
Transferts aux ménages	1 730 000	1 605 000	1 730 000	1 605 000
Transferts aux entreprises	51 066 000	50 820 000	51 066 000	50 820 000
Transferts aux collectivités territoriales	4 718 000	4 700 000	4 718 000	4 700 000
Transferts aux autres collectivités	37 999 190	19 620 000	37 999 190	20 020 000
Total hors FDC et ADP prévus	156 424 566	140 000 000	153 044 566	140 000 000
FDC et ADP prévus	4 150 000	3 700 000	4 150 000	3 700 000
Total y.c. FDC et ADP prévus	160 574 566	143 700 000	157 194 566	143 700 000

Affaires maritimes

Programme n° 205 PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

DÉPENSES FISCALES¹

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 2018 ont été réalisés sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2018. L'impact des dispositions fiscales de ce dernier sur les recettes 2018 est, pour sa part, présenté dans les tomes I et II de l'annexe « Évaluation des Voies et Moyens ».

DÉPENSES FISCALES PRINCIPALES SUR IMPÔTS D'ÉTAT (5)

(En millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffre pour 2016	Chiffre pour 2017	Chiffre pour 2018
720206	Exonération des produits de leur pêche vendus par les marins-pêcheurs et armateurs à la pêche en mer Taxe sur la valeur ajoutée <i>Bénéficiaires 2016 : (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 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - CGI : 261-2-4°</i>	5	5	5
230509	Étalement 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 Impôt sur le revenu et impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2016 : (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 : 2003 - Fin d'incidence budgétaire : 2019 - Fin du fait générateur : 2010 - CGI : 39 quaterdecies-1 quater</i>	3	3	3
800111	Exonération de taxe intérieure de consommation pour les huiles végétales pures utilisées comme carburant agricole ou pour l'avitaillement des navires de pêche professionnelle Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques <i>Bénéficiaires 2016 : (nombre non déterminé) entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2006 - Dernière modification : 2006 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - Code douanes: 265 ter</i>	ε	ε	ε
320119	Détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires Impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2016 : (nombre non déterminé) entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2002 - Dernière modification : 2014 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - CGI : 209-0 B</i>	46	nc	nc
180304	Abattement de 50 % sur le bénéfice imposable des jeunes pêcheurs qui s'installent entre le 1er janvier 1997 et le 31 décembre 2010 Impôt sur le revenu <i>Bénéficiaires 2016 : 155 entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1997 - Dernière modification : 2003 - Fin d'incidence budgétaire : 2016 - Fin du fait générateur : 2010 - CGI : 44 nonies</i>	ε	-	-
Coût total des dépenses fiscales²		54	54	54

¹ 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.

² Le « Coût total des dépenses fiscales » constitue une somme de dépenses fiscales dont les niveaux de fiabilité peuvent ne pas être identiques (cf. caractéristique « Fiabilité » indiquée pour chaque dépense fiscale). Il ne prend pas en compte les dispositifs inférieurs à 0,5 million d'euros (« ε »). Par ailleurs, afin d'assurer une comparabilité d'une année sur l'autre, lorsqu'une dépense fiscale est non chiffrable (« nc »), le montant pris en compte dans le total correspond au dernier chiffrage connu (montant 2017 ou 2016) ; si aucun montant n'est connu, la valeur nulle est retenue dans le total. La portée du total s'avère enfin 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 SUBSIDIAIRES SUR IMPÔTS D'ÉTAT (1)

(En millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière subsidiaire		Chiffrage pour 2016	Chiffrage pour 2017	Chiffrage pour 2018
300101	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 Impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2016 : (nombre non déterminé) entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1948 - Dernière modification : 1983 - Fin d'incidence budgétaire : dépense fiscale non-bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non-bornée - CGI : 207-1-2°, 3° et 3° bis</i>	150	150	150
Coût total des dépenses fiscales		150	150	150

Affaires maritimes

Programme n° 205 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action / sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Sécurité et sûreté maritimes		29 880 000	29 880 000		29 885 000	29 885 000
02 – Gens de mer et enseignement maritime		28 050 000	28 050 000		28 050 000	28 050 000
03 – Flotte de commerce		64 220 000	64 220 000		64 220 000	64 220 000
04 – Action interministérielle de la mer		10 350 000	10 350 000		10 345 000	10 345 000
05 – Soutien au programme		7 500 000	7 500 000		7 500 000	7 500 000
Total		140 000 000	140 000 000		140 000 000	140 000 000

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

MODIFICATIONS DE MAQUETTE

Le programme 205 s'appelle, à partir de 2018, « Affaires maritimes », et ne comprend plus l'action « Pêche maritime et aquaculture » (action 6 du programme 205 dans la maquette antérieure), qui est désormais portée par le programme 149 « Compétitivité et durabilité de l'agriculture, de l'agroalimentaire, de la forêt, de la pêche et de l'aquaculture » de la mission « Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales, pêche et aquaculture. »

SUBVENTIONS AUX OPÉRATEURS

Opérateur	(en milliers d'euros)	
	AE PLF 2018	CP PLF 2018
ASP - Agence de services et de paiement (P149)	660	660
Transferts	660	660
ENIM - Etablissement national des invalides de la marine (P197)	41 300	41 300
Transferts	41 300	41 300
ENSM - Ecole nationale supérieure maritime (P205)	18 500	18 500
Subvention pour charges de service public	18 500	18 500
Total	60 460	60 460
Total des subventions pour charges de service public	18 500	18 500
Total des dotations en fonds propres		
Total des transferts	41 960	41 960

SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2017

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2016 (RAP 2016)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2016 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2016	AE LFI 2017 + reports 2016 vers 2017 + DAV et DANN du 20/07/2017 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2017 + reports 2016 vers 2017 + DAV et DANN du 20/07/2017 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2017
35 855 779		160 432 243	149 925 134	12 011 955

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP au-delà de 2020
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2017	CP demandés sur AE antérieures à 2018 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2019 sur AE antérieures à 2018	Estimation des CP 2020 sur AE antérieures à 2018	Estimation des CP au-delà de 2020 sur AE antérieures à 2018
12 011 955	9 609 564 0	1 201 195	600 598	600 598
AE nouvelles pour 2018 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2018 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2019 sur AE nouvelles en 2018	Estimation des CP 2020 sur AE nouvelles en 2018	Estimation des CP au-delà de 2020 sur AE nouvelles en 2018
140 000 000 3 700 000	130 390 436 3 700 000	7 687 652	960 956	960 956
Totaux	143 700 000	8 888 847	1 561 554	1 561 554

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENTS SUR AE 2018

CP 2018 demandés sur AE nouvelles en 2018 / AE 2018	CP 2019 sur AE nouvelles en 2018 / AE 2018	CP 2020 sur AE nouvelles en 2018 / AE 2018	CP au-delà de 2020 sur AE nouvelles en 2018 / AE 2018
93,3 %	5,3 %	0,7 %	0,7 %

Les restes-à-payer du programme incluent la part « pêche et aquaculture », qui fait l'objet d'un transfert.

Explication des chiffres :

- L'évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12 est issue pour la partie « sécurité et affaires maritimes », d'une moyenne des restes-à-payer sur les quatre dernières années.
- L'estimation de l'application des CP pour couvrir l'évaluation des AE ouverts et non couverts au 31/12/N, repose sur l'application des clés suivantes : 80% des CP sur l'année N+1, 10% en N+2, 5% en N+3, et 5% au-delà.
- S'agissant de la couverture des AE nouvelles, celles-ci seront couvertes par les CP de l'année non employés à couvrir les AE ouvertes sur les années antérieures, et pour le reste, sera appliqué la séquence des clés suivantes : 80% des CP année N+1, 10% des CP N+2, 10% au-delà.

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION N° 01

21,3 %

Sécurité et sûreté maritimes

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		29 880 000	29 880 000	3 500 000
Crédits de paiement		29 885 000	29 885 000	3 500 000

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

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

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.

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 (en général annuelles) pour vérifier le maintien en état du navire. S'y ajoute pour les navires de commerce effectuant une navigation internationale, le contrôle des plans de gestion de la sécurité et des plans de sûreté des compagnies et des navires. Depuis le mois de septembre 2012, le périmètre et les processus encadrant le contrôle de la sécurité des navires du pavillon français est certifié au titre de la norme ISO 9001/2008.

La délivrance et le renouvellement de certains certificats internationaux pour les navires de charge effectuant une navigation internationale ont été récemment 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) rattaché au ministre en charge de la 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.

En tant qu'État côtier, les aides à la navigation (plus de 6000 en métropole) et la surveillance de la navigation maritime 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. 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, constituent les axes forts de cette action.

Ces missions mettent en œuvre des moyens techniques complexes dont qu'il faut moderniser périodiquement dans un environnement technologique évolutif, notamment pour ce qui concerne les systèmes d'information et de télécommunication :

- les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) achèvent une période de profonde mutation technologique. 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, y compris la sûreté de nos

approches maritimes et la recherche des pollutions provoquées par les navires. Cette modernisation se poursuit pour les CROSS outre-mer.

- 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) ; un programme de télémaintenance et de surveillance est également en cours de déploiement. 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).

Les collectivités territoriales et les ports versent au programme des attributions de produits pour leur contribution à l'entretien de la signalisation maritime réalisée par les services des phares et balises. Ces crédits s'ajoutent aux dépenses réalisées par le programme pour l'entretien des Établissements de Signalisation Maritime lorsque des conventions de financements conjoints ont été réalisés avec ces tiers.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	19 160 000	19 130 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	19 160 000	19 130 000
Dépenses d'investissement	6 220 000	5 855 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 850 000	3 035 000
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	2 370 000	2 820 000
Dépenses d'intervention	4 500 000	4 900 000
Transferts aux autres collectivités	4 500 000	4 900 000
Total	29 880 000	29 885 000

A) Surveillance du trafic maritime (8,65M€ AE, 8,95M€ CP)

1) Fonctionnement des CROSS et des organismes de veille et de transmission d'alertes

Crédits de fonctionnement (3,99 M€ AE, 4,13M€ CP) :

Le fonctionnement courant des cinq CROSS de métropole et des deux CROSS d'outre-mer (Martinique et Réunion) est financé par des crédits directement 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 de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie française, des dépenses sont également réalisées par le biais de conventions et de partenariats internationaux, notamment l'abonnement aux bases de données Lloyd's et Equasis.

Le budget prévoit également le financement du fonctionnement du centre français de traitement des alertes de détresse COSPAS-SARSAT (FMCC – French Mission Control Center), 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.

2) Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) des équipements radars, télécommunications et systèmes d'informations

Crédits de fonctionnement (1,81 M€ AE, 1,64 M€ CP) :

Le MCO concerne les systèmes suivants :

- MARILYN, et les systèmes connexes, pour la conduite des opérations de recherche et de sauvetage en mer et la surveillance des pollutions ;
- SGVT (Système de Gestion des Voies de Télécommunications) permettant l'exploitation des équipements de radiocommunication installés sur le littoral depuis la salle opérationnelle des CROSS ;
- La maintenance concerne aussi les systèmes d'échanges d'information liée au suivi du trafic maritime (Trafic 2000, GRACE) imposés par la directive européenne 2002/59 dans le cadre du renforcement de la sécurité des navires et la protection de l'environnement au large des côtes européennes.

Le MCO concerne enfin l'entretien courant par les CROSS des installations électriques (groupes électrogènes, onduleurs), des équipements de téléphonie et de radiocommunication. Il s'agit aussi de l'entretien des équipements de communication (autocommutateurs, enregistreurs) et des réseaux informatiques (pare-feux, serveurs).

Le déploiement du système STYRIS pour les VTS (Vessel Traffic Service) de Manche s'inscrira dans la refonte de la chaîne de surveillance en Manche (application des normes internationales de surveillance). Les CROSS continueront à alimenter SPATIONAV par les senseurs (radars et AIS), et pourront bénéficier en retour des informations communes pour les besoins de gestion des opérations de sauvetage en mer (image SAM – situation des approches maritimes).

3) Extension des systèmes de télécommunications et d'informations

Crédits d'investissement (2,75 M€ AE et 3,08 M€ CP) :

Le financement du remplacement du système MARYLIN par le système modulaire SeaMIS d'assistance à la conduite des missions de sauvetage est une priorité de l'action. Cette opération, initiée en 2017, est désormais menée dans le cadre du plan de modernisation de l'administration des affaires maritimes. L'année 2018 sera consacrée à l'engagement d'une nouvelle tranche, à son paiement partiel et au paiement de la tranche engagée en 2017.

S'agissant du réseau de radiocommunication, le renouvellement de 400 équipements radio et AIS pour le réseau de métropole, d'outre-mer et des sites isolés sera engagé, tant la rénovation de réseau est primordiale pour assurer les échanges radio entre les centres de sauvetage, les personnes impliquées et les moyens engagés. Il s'agira aussi de financer le développement du réseau VHF à Mayotte pour faire face efficacement aux situations liées à la problématique de migration par voie maritime.

Crédits d'intervention (0,05 M€ AE et 0,05 M€ CP)

Une subvention est versée au centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) pour sa mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour des marchés d'équipements techniques.

4) Travaux liés aux infrastructures, à l'énergie et aux réseaux des CROSS

Crédits d'investissement (0,05 M€ AE / 0,05 M€ CP) :

L'année 2018 sera marquée par le lancement du renforcement des mesures de sûreté (classement des CROSS en point d'importance vitale) dans le cadre du plan de modernisation.

B) Contrôle des Navires, Bureau Enquête Accident (1,70M€ AE, 1,70M€ CP)

1) Crédits de fonctionnement pour les Centres de Sécurité des Navires (CSN)

Crédits de fonctionnement (1,20M€ AE et CP) :

Ces crédits visent au fonctionnement des 15 centres de sécurité des navires 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 de l'immobilier (loyers et charges), des frais de mission des agents ainsi que des dépenses pour les analyses en laboratoires (contrôle du SOx carburants par exemple).

2) Actions internationales ou centralisées pour le contrôle des navires

Crédits de fonctionnement (0,40M€ AE et CP) :

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.

3) Bureau Enquête Accident en mer

Crédits de fonctionnement (0,10M€ AE et CP) :

Cette dotation permet au BEA Mer d'assurer son fonctionnement technique : matériel, expertise, études, 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 croissantes pour le BEA Mer.

C) Signalisation maritime, Phares et Balises (15,330M€ AE, 14,635M€ CP)

1) Fonctionnement des services des Phares et Balises

Crédits de fonctionnement (8,61 M€ AE et CP) :

Des crédits (5,45 M€ AE et CP) sont destinés au fonctionnement des services locaux des Phares et Balises de métropole et d'outre-mer sur l'ensemble des franges du littoral, pour le fonctionnement et le maintien en conditions opérationnelles des 6 100 établissements de signalisation maritime. Ces crédits servent à 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 (les métiers étant très variés et très techniques, ils nécessitent un volume de formation conséquent).

Un financement de projets pour des opérations lourdes (1,2 M€ AE et CP) est également assuré pour la rénovation des édifices vétustes, des travaux de génie civil et le remplacement de pièces de structures. 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 marchés nationaux de matériels sont également conclus par l'administration centrale pour le compte des services du littoral (1,96 M€ AE et CP), et réduisent ainsi les charges administratives des services locaux, permettent de bénéficier de conditions tarifaires plus avantageuses, et sont aussi nécessaires pour mener une politique technique d'harmonisation des matériels. Il s'agit notamment des marchés de chaînes, de pièces détachées de bouées, de systèmes de cartes électroniques, d'équipements de gestion d'énergie, de sources lumineuses nouvelles générations.

2) Amélioration des technologies des établissements de signalisation maritime(ESM), infrastructures et matériels

Crédits d'investissement (870k€ en AE et CP) :

Les opérations sur la remise à niveau et la modernisation des infrastructures d'ESM peuvent nécessiter l'acquisition de pièces techniques importantes qui seront immobilisées dans la comptabilité patrimoniale de l'État (optiques de phares, systèmes de solarisation, etc.). De plus, les programmes et technologies en service nécessitent également des mises à jour ou des évolutions pour s'interfacer à de nouveaux programmes et technologies, ou encore pour rester opérationnels.

En complément de ces crédits, 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. Ce positionnement est cohérent avec la candidature de la France comme siège de la future organisation internationale de signalisation maritime. Il s'agit :

- de la première tranche (sur un plan de 5 ans d'ici 2022) de 3 des 12 balises répondeuses radar installées sur le littoral : ces systèmes permettent aux navires de visualiser la position des balises sur leur écran radar.
- de la première tranche 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 la fabrication de 6 générateurs de signal DGPS pour compléter un premier développement (démonstrateur) réalisé en 2017. Ce programme de positionnement GPS amélioré permettra aux navires de disposer d'une meilleure fiabilité du calcul de leur position. Le déploiement sera complété en 2019.

Crédits de transferts (250 k€ AE et 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.

3) Armement des Phares et Balises (fonctionnement et modernisation)

Crédits de fonctionnement (3,0 M€ AE et CP) :

L'Armement des Phares et Balises (APB) assure l'ensemble des opérations de transport et de manutention pour les ESM en mer. Le budget de fonctionnement de l'APB (1,8 M€ AE et CP) représente en premier lieu des dépenses liées à l'exploitation (fonctionnement, entretien courant et petites réparations) des navires, aux prestations des sociétés de classification indispensables au renouvellement du permis de navigation, aux dépenses de formation du personnel, aux achats et remplacements de matériels de protection individuelle (obligation de l'employeur), ainsi qu'aux dépenses de fonctionnement du siège de l'APB situé à Quimper.

Il s'agit en second 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 (1,2 M€ AE et CP).

Crédits d'investissement (2,6 M€ en AE et 1,905 M€ en CP) :

Le plan de modernisation des affaires maritimes présente un volet important matière de moyens nautique de l'APB (remplacement sur cinq ans de 6 unités obsolètes et onéreuses par la construction de 3 navires polyvalents).

Il s'agit en 2018 des opérations suivantes :

- L'acquisition d'un nouveau baliseur en remplacement de deux navires, dont celui basé à La Rochelle (datant de 1973), afin de couvrir à la fois le bassin de plaisance (très fréquenté et accidentogène), et également le trafic commercial du port de La Rochelle (6ème port maritime français).
- l'acquisition d'un ponton pour permettre l'exploitation du navire baliseur situé à Dunkerque. Le navire est actuellement stationné sur quai d'attente, ce qui l'oblige à faire de très nombreuses manœuvres d'écluses et ne lui permettent pas de manutentionner aisément les bouées.

D) Subvention à la Société Nationale de Sauvetage en Mer (4,2 M€ AE, 4,6 M€ CP)

Crédits de transfert (4,2M€ AE, 4,6M€ 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, 105 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 subvention 2018 vise à la fois le fonctionnement de l'association, notamment pour répondre au besoin de financement du plan de formation de la SNSM, et la couverture des subventions d'investissements alloués à la SNSM sur la période 2015-2017 (0,4 M€ CP)

ACTION N° 02

20,0 %

Gens de mer et enseignement maritime

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		28 050 000	28 050 000	
Crédits de paiement		28 050 000	28 050 000	

La formation maritime accompagne le soutien à l'emploi et l'insertion professionnelle des jeunes. Elle représente également l'un des leviers de la politique publique maritime en termes de sécurité, par la formation des navigants qualifiés, tant en formation initiale que continue. Le programme apporte ainsi un soutien financier aux structures de formation secondaire maritime (CAP-BAC professionnel) dispensée dans les 12 lycées professionnels maritimes (LPM) ainsi que dans les centres agréés en outre-mer qui préparent essentiellement aux métiers de la pêche et à quelques métiers du transport maritime. Chaque LPM dispose d'une offre de baccalauréat professionnel en 3 ans, pour environ 90 classes. La rentrée de septembre 2014 a vu l'ouverture de 4 classes de 1^{ère} année de BTS (BTS et classes de mise à niveau), suivie de l'ouverture des 4 classes de 2^{ème} année de BTS en septembre 2015.

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

Le programme porte également une action sociale et médicale en faveur des marins et futurs marins. Des bourses d'enseignement sont versées à certains élèves des LPM, dont la proportion dépasse régulièrement les 50% dans l'enseignement maritime secondaire. Il s'agit également du fonctionnement du service de santé des gens de mer, qui assure la médecine de santé au travail des marins et qui a la responsabilité de délivrer les certificats d'aptitude pour embarquer. Enfin, l'action vise le soutien aux associations d'accueil des marins dans les ports, ou qui agissent pour aider les marins abandonnés, dans le cadre des dispositions prévues par la convention du travail maritime de l'organisation internationale du travail.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	19 225 000	19 240 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	725 000	740 000
Subventions pour charges de service public	18 500 000	18 500 000
Dépenses d'investissement	930 000	915 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	930 000	915 000
Dépenses d'intervention	7 895 000	7 895 000
Transferts aux ménages	1 605 000	1 605 000
Transferts aux collectivités territoriales	4 700 000	4 700 000
Transferts aux autres collectivités	1 590 000	1 590 000
Total	28 050 000	28 050 000

A) Formation des marins (7,550 M€ AE, 7,535 M€ CP)

1) Formation initiale des marins (LPM, centres outre-mer)

Dépenses de transfert (5,505 M€ AE et CP) :

Les subventions aux douze lycées professionnels maritimes (LPM) (4,70M€ en AE et 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 (mises à jour des connaissances des enseignants 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 (0,80M€ en AE et 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), également des établissements privés d'enseignement maritime agréés

en métropole. Les crédits concernent également des organismes qui participent à l'organisation des examens maritimes, notamment l'Unité de Concours et d'Examens Maritimes (UCEM).

2) Formation continue des marins

Dépenses de transfert (0,68M€ AE, 0,68M€ CP) :

Ces crédits (0,66M€ AE et CP) concernent 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.

Une subvention (20k€ AE et CP) est également prévue à l'Institut National de Plongée Professionnelle (INPP), chargé d'organiser des stages de plongée pour les élèves des lycées professionnels maritimes, et en charge de missions de service public dans le domaine de l'intervention en milieu aquatique hyperbare, notamment pour permettre l'organisation d'examens et des expertises dans ce secteur.

3) Actions centralisées pour la formation des marins, et la modernisation des systèmes d'information

Dépenses de fonctionnement (0,435 M€ AE et CP) :

Des crédits sont destinés à la reproduction des titres de formation sécurisés et aux opérations de communication vis-à-vis des marins en matière de titres et de formation. Les titres des marins délivrés doivent être revalidés tous les 5 ans, et 40 000 titres sont imprimés et délivrés chaque année par l'Imprimerie Nationale, avec une tendance à la hausse suite à l'évolution des obligations liées à la convention internationale de l'organisation maritime internationale, notamment l'incorporation du secteur de la pêche. Le processus de gestion des titres délivrés aux marins est en cours de dématérialisation (dans le cadre de la démarche de simplification dans les secteurs maritimes initiée en 2014 par le Comité interministériel de la mer).

Des crédits sont également destinés à la maintenance des divers systèmes d'information des gens de mer actuels concernant l'exploitation des serveurs, les montées en versions, et la maintenance générale des systèmes. Des crédits sont enfin prévus dans le cadre des travaux en cours sur la mise en œuvre de la convention n°185 de l'OIT sur les pièces d'identité des gens de mer.

Dépenses d'investissement (0,930M€ AE, 0,915M€ CP) :

Au titre du plan de modernisation des affaires maritimes, il est programmé les dépenses nécessaires à une dématérialisation généralisée des procédures « gens de mer/formation » : nouveau portail à destination des armateurs, refonte des applications Agenda, et développement des modules de dématérialisation tournés vers les usagers (Item et Amfore). Il s'agit de s'adapter aux besoins des utilisateurs, et développer de nouvelles télé-procédures.

Ces applications sont indispensables à la mise en œuvre de la réforme de la formation professionnelle maritime, et au passage vers une logique modulaire des qualifications avec reconnaissance internationale. Elles 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).

Les applications pour les marins permettent de consulter les informations relatives à leur carrière (lignes de service, aptitude médicale, brevets), d'être alertés sur les arrivées à échéance de ces titres et aptitude. Les applications actuelles ont permis en 18 mois d'obtenir la création de 7000 compte de marins. Désormais, elles doivent permettre de mettre en place de véritables téléprocédures.

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 ».

B) Action Sociale et Médicale (2,000 M€ en AE et 2,015 M€ CP)

1) Actions sociales à destination des élèves en LPM (bourses et assistantes sociales)

Dépenses de transfert (1,45M€ AE, 1,45M€ CP) :

Le financement des aides aux élèves boursiers (1,40M€ AE et CP), dont la proportion dépasse régulièrement les 50% dans l'enseignement maritime secondaire contre environ 36% dans les établissements d'enseignement gérés par le ministère de l'éducation nationale, représente une priorité pour l'action. Les barèmes applicables sont identiques à ceux qui existent dans l'éducation nationale et dans les lycées professionnels agricoles. Le financement des aides aux élèves boursiers a été revalorisé en 2017 du nouveau dispositif relatif à l'aide à la recherche du premier emploi (ARPE). Cette aide concerne les étudiants boursiers de l'enseignement secondaire et supérieur, ce qui représente environ 40% des effectifs LPM.

Des crédits sont également utilisés pour assurer la présence d'assistantes sociales (50k€ AE et CP) au sein des établissements, dans des missions médico-sociales, notamment la prévention contre les addictions.

2) Fonctionnement du Service de Santé des Gens de Mer (SSGM)

Dépenses de fonctionnement (0,290M€ AE, 0,305M€ CP) :

Le service de santé des gens de mer assure la médecine de santé au travail des marins. Il a la responsabilité de délivrer les certificats d'aptitude pour embarquer. 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.

Pour le système d'information médical du SSGM (ESCUAPE pour la gestion des dossiers médicaux des marins), des crédits sont prévus pour le maintien et la maintenance.

Dépenses de transfert (70k€ AE, 70k€ CP) :

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 3000 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 H24 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 un avis spécialisé.

3) Subventions en faveur des gens de mer et du domaine maritime

Dépenses de transfert (0,19M€ AE, 0,19M€ 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, ou encore de l'abondement du fonds de solidarité destinés aux marins abandonnés. Le fonctionnement des tribunaux maritimes requiert également la prise en charge des frais de déplacement des assesseurs.

C) École Nationale Supérieure Maritime ENSM (18,5,M€ AE et 18,5M€ en CP)

Subvention versée à l'unique opérateur du programme (cf rubrique « opérateurs »).

ACTION N° 03**45,9 %****Flotte de commerce**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		64 220 000	64 220 000	
Crédits de paiement		64 220 000	64 220 000	

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

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

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

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

Par ailleurs, l'action concerne également le remboursement par l'État à la Compagnie générale maritime et financière (CGMF) des charges spécifiques de retraite, dans le but d'apporter un complément de retraite aux personnels de l'ancienne compagnie générale maritime (CGM) privatisée en 1996. L'action concerne aussi le comité de gestion des risques d'accidents du travail (CGRAT), pour le paiement des rentes d'accident de travail et de trajet des personnels de l'ancienne CGM.

Enfin, des dispositions fiscales spécifiques complètent ces dispositifs d'allègement du coût du travail, notamment une incitation fiscale générale à l'investissement dans le cadre du groupement d'intérêt (GIE) fiscal, et la possibilité d'opter pour un régime de taxation d'un bénéfice forfaitaire au tonnage en substitution du mode de calcul de droit commun de l'impôt sur les sociétés.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	64 220 000	64 220 000
Transferts aux entreprises	50 820 000	50 820 000
Transferts aux autres collectivités	13 400 000	13 400 000
Total	64 220 000	64 220 000

A) Contribution au financement de compléments retraite et rentes d'accidents du travail de la CGMF (9,52 M€ AE et CP)

La contribution du programme à la compagnie générale maritime et financière est destinée au financement :

- de la caisse de retraite de la CGMF, dans le but d'apporter un complément de retraite aux personnels de l'ancienne compagnie générale maritime (CGM) privatisée en 1996, 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), pour le paiement des rentes d'accident de travail et de trajet des personnels de l'ancienne CGM.

B) Soutien aux dispositifs d'aides à la flotte de commerce (ENIM, ACOSS, UNEDIC) (54,7 M€ AE et CP)

1) Exonérations ENIM (41,3M€ AE et CP)

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 soumis à concurrence internationale.

2) Exonérations non-ENIM (13,4M€ AE 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 N° 04**7,4 %****Action interministérielle de la mer**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		10 350 000	10 350 000	
Crédits de paiement		10 345 000	10 345 000	

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

- au contrôle et à la surveillance des activités maritimes : les affaires maritimes sont habilitées au titre de l'ensemble des polices spéciales en mer (police des pêches, police de la navigation, de la sécurité des navires, des épaves, police de l'environnement), et agissent pour le compte des différents ministères intéressés ;
- au contrôle et à la surveillance des pêches maritimes : depuis ces dernières années, faisant suite notamment à la montée en puissance de l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECP) et compte tenu d'exigences communautaires réglementaires de plus en plus importantes, la mission de coordination des 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'AECP 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), de trois vedettes régionales d'une trentaine de mètres basés en métropole, ainsi que d'un troisième patrouilleur basé à La Réunion (l'Osiris) dédié à la surveillance des Terres Australes et Antarctiques françaises (TAAF), et d'autre part, un réseau d'unités littorales des affaires maritimes (ULAM) qui, à l'échelon départemental à terre et en mer, participent au contrôle des activités maritimes côtières dans leur diversité. L'ensemble de ces moyens nautiques assure des missions de surveillance et contrôle des pêches (60% de l'activité), selon une réglementation communautaire 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 « 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 ce cadre, d'une part, à l'entretien et aux stocks des centres de stockage de matériels (8 centres interdépartementaux en métropole et 5 centres outremer 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.

Quant à la navigation de plaisance maritime et fluviale et aux loisirs nautiques, qui connaît une importante évolution, le ministère met en place des outils de connaissance du secteur et adapte la réglementation de sécurité. L'enjeu économique de la filière nautique est loin d'être négligeable : la France est le premier constructeur de bateaux de plaisance en Europe et le second au niveau mondial.

Le ministère développe des outils de connaissance et des bases d'informations, permettant la constitution de données précises des ports de plaisance français maritimes et fluviaux afin d'en avoir une meilleure connaissance et de suivre leur évolution. 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 a été réformé afin de le simplifier en l'adaptant 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). Les messages du ministère ont vocation à accompagner l'attractivité du secteur en tant que gisement de croissance, à le structurer et à renforcer la sécurité des loisirs nautiques.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	7 075 000	7 070 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	7 075 000	7 070 000
Dépenses d'investissement	3 145 000	3 145 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	3 145 000	3 145 000
Dépenses d'intervention	130 000	130 000
Transferts aux autres collectivités	130 000	130 000
Total	10 350 000	10 345 000

A) Dispositif de Contrôle et de Surveillance (8,150M€ AE, 8,145M€ CP)1) Fonctionnement des unités et des moyens nautiques du dispositif de contrôle et de surveillance

Crédits de fonctionnement (4,7M€ AE et CP) :

Les services du littoral (unités littorales des affaires maritimes, ou directions interrégionales de la mer) bénéficient d'une dotation évaluée par catégorie de navires, représentant un socle de fonctionnement et d'entretien. Ces dotations couvrent les dépenses de carburant et les petites réparations, l'achat des petits équipements, les indemnités de sorties à la mer, les uniformes, les matériels de plongées, et également les loyers (stationnement des moyens), fluides et énergies. Ces crédits sont revalorisés en 2018 en raison de l'application de la TVA sur l'avitaillement et le carburant maritimes.

Des crédits sont également employés 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 deux patrouilleurs basés en métropole, ainsi que la maintenance des systèmes d'information.

2) Amélioration et modernisation de la flotte

Crédits d'investissement (1,545M€ AE et CP) :

Des crédits sont en premier lieu consacrés aux opérations d'entretien lourd sur les moyens nautiques, avec des remises à niveau technique programmées (interventions sur les stabilisateurs des patrouilleurs, remotorisation de navires, etc.).

Pour le renouvellement de la flotte, l'acquisition de nouveaux moyens nautiques plus légers (acquisition de bateaux à coques semi-rigides et SRR 870) est désormais privilégiée en raison du coût de fonctionnement moins important (et leurs procédures d'acquisitions plus simples) que celui des vedettes côtières, et leur plus grande maniabilité dans les manœuvres pour aborder des navires à contrôler. Les petites unités à coques rigides (15 dans le parc), sont également amenées à être remplacées à terme par ces nouvelles unités.

Enfin, des crédits sont destinés à la maintenance et à l'évolution des systèmes d'information de remontées des données statistiques de contrôle (Trident, Poséidon, etc.).

3) Moyens spécifiques pour le Dispositif de Contrôle et de Surveillance de la pêche dans les eaux sous juridiction française des Terres Australes et Antarctiques Françaises (satellite radar et patrouilleur)

Crédits de fonctionnement (1,605 M€ AE, 1,600M€ CP) :

La modernisation du système de surveillance dans la zone maritime sud Océan indien permet désormais d'accéder aux informations de la constellation des satellites Copernicus. Les coûts de l'imagerie sont désormais réduits aux traitements des images, et à l'acquisition d'une chaîne numérique au centre serveur de St Malo. Il est également prévu une extension géographique à des nouvelles zones d'intérêt en matière de contrôle des pêches et du milieu marin.

Crédits d'intervention (0,1 M€ en AE et en CP) :

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

4) Rédaction des documents stratégiques de façade (DSF)

Crédits de fonctionnement (0,2 M€ AE et CP) :

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 6 ans. Ils sont également des instruments de la mise en œuvre de la direction planification de l'espace marin transposé en droit français. Ces documents, au nombre de huit, appellent une phase de concertation importante avec les différents usagers de la mer, et sont soumis à une évaluation environnementale préalable. Ces évaluations sont confiées à des bureaux d'études spécialisées, pour un coût unitaire d'environ 50 K€.

B) Plan POLMAR-Terre (1,70 M€ AE et CP)

1) Fonctionnement des centres de stockage, maintien en condition opérationnelle des matériels et des stocks

Dépenses de fonctionnement (0,82 M€ AE et CP) :

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

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

Dépenses d'investissement (0,40 M€ AE et 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 hors barrages (récupérateurs pour produits visqueux, pompes), matériels de conditionnement opérationnel (enrouleurs pour les barrages gonflables, conteneurs pour les barrages à réserve de flottaison), matériels de manutention et de transport (chariots-élévateurs, véhicules utilitaires, embarcations).

2) Autres dépenses transversales, exercices d'entraînement

Dépenses de fonctionnement (0,48 M€ AE et CP) :

Les exercices d'entraînement, stages de formation nationale et journées locales de sensibilisation, avec l'appui du CEDRE (centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux) et du CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), constituent la clé de la préparation des personnels à la lutte contre les pollutions. Les exercices départementaux sont organisés selon une périodicité triennale fixée par l'instruction du Premier ministre du 28 mai 2009. Le CEDRE contribue au

dispositif grâce à sa veille technologique, à son action d'assistance aux acteurs départementaux et zonaux pour l'établissement des plans Orsec Polmar/Terre et la préparation des exercices, à la délégation des Caraïbes, à la délivrance des formations nationales ainsi qu'à ses interventions pédagogiques dans les formations Polmar/Terre organisées localement.

C) Plaisance et littoral (0,50 M€ AE et CP)

1) Fonctionnement de la mission

Crédits de fonctionnement (0,27M€ AE et 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 (réalisée par l'Imprimerie nationale), le financement de brochures et de campagnes d'information relatives à la sécurité, ainsi que la participation aux manifestations ayant trait au nautisme. Ces crédits servent également aux études de marché pour disposer de données fiables sur la filière plaisance (observatoire des ports de plaisance et de l'accidentologie).

Des crédits sont également employés pour le maintien en conditions opérationnelles des systèmes d'information et mises à jour (Ædipe, Impala et Simba).

Crédits d'investissements (0,2M€ AE et CP) :

Dans le cadre du plan de modernisation des affaires maritimes, des crédits sont destinés à la refonte du système d'immatriculation des navires afin de préparer le développement du Portail unique maritime PUMA. Ce projet vise à simplifier, pour l'usager, les procédures d'immatriculation et de francisation des navires de plaisance réalisées par les services des Affaires maritimes et des Douanes françaises.

Crédits d'intervention (0,03€ en AE et en CP) :

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

ACTION N° 05

5,4 %

Soutien au programme

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus
Autorisations d'engagement		7 500 000	7 500 000	200 000
Crédits de paiement		7 500 000	7 500 000	200 000

Cette action représente le soutien aux services déconcentrés des affaires maritimes et à l'administration centrale de la direction des affaires maritimes. Il s'agit principalement du soutien logistique aux services dont l'organisation a été réformée en 2010 en métropole (directions interrégionales de la mer DIRM), et en 2011 pour l'outre-mer (directions de la mer DM), pour le fonctionnement courant et immobilier des sièges (direction générale, secrétariat général, missions et directions techniques), la formation des agents, les frais de missions, le renouvellement des véhicules, etc. Ces crédits de fonctions support sont nécessaires à l'exercice des fonctions opérationnelles portées par les autres actions du programme.

Les fonds de concours de cette action correspondent à des fonds communautaires ou des fonds en provenance de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA) qui concernent le remboursement de l'avance des missions ou des prestations effectuées par les agents de la direction des affaires maritimes au profit de ces structures (par exemple modernisation du centre informatique de Saint Malo.)

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	7 500 000	7 500 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	7 500 000	7 500 000
Total	7 500 000	7 500 000

1) Fonctionnement des services déconcentrés de métropole et d'outre-mer

Dépenses de fonctionnement (4,2M€ AE et CP) :

Le budget relatif au fonctionnement courant des services déconcentrés (quatre directions inter-régionales (DIRM) en métropole, quatre directions de la mer (DM) en départements d'outre-mer, quatre services en collectivités d'outre-mer), permet de couvrir les dépenses courantes : frais de déplacement, bureautique locale, mobilier et fournitures, restauration, formations non métier, communications. Ces crédits couvrent également les dépenses de l'immobilier : loyers (budgétaires et marchands), fluides, services, logements de fonction relevant des directions.

2) Dépenses spécifiques de l'administration centrale, et fonctionnement centralisé

Dépenses de fonctionnement (1,9M€ AE et CP) :

Le budget spécifique de fonctionnement support de l'administration centrale prend en charge les frais de déplacements des agents de l'administration centrale (nombreuses missions à l'étranger), les études et frais divers (certification qualité), le 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).

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.

3) Maintien des compétences maritimes des agents

Dépenses de fonctionnement (0,70M€ AE et CP) :

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.

4) Fonctionnement du centre SI de St Malo

Dépenses de fonctionnement (0,70M€ AE et CP) :

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 budgétaires que les dépenses d'infrastructures techniques (serveurs, réseaux) et la modernisation transversale des applications informatiques hébergées par la sous-direction des systèmes d'information maritimes.

OPÉRATEURS

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2018. Ainsi, les opérateurs ne seront plus détaillés dans les programmes non chef de file et, pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire introduite par le décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique, les « compte de résultat » et « tableau de financement abrégé » établis en comptabilité générale ne seront plus publiés.

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Nature de la dépense	LFI 2017		PLF 2018	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Subvention pour charges de service public	18 500	18 500	18 500	18 500
Dotation en fonds propres				
Transferts	67 200	67 200	41 960	41 960
Total	85 700	85 700	60 460	60 460

(en milliers d'euros)

CONSOLIDATION DES EMPLOIS

EMPLOIS DES OPÉRATEURS RÉMUNÉRÉS PAR LES OPÉRATEURS OU PAR CE PROGRAMME

	Réalisation 2016 (1)			LFI 2017			PLF 2018					
Intitulé de l'opérateur	ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETPT rémunérés par les opérateurs			ETPT rémunérés par ce programme (2)	ETPT rémunérés par les opérateurs		
		sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés		sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés		sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés
ENSM - Ecole nationale supérieure maritime		229	9	8		237	16	8		235	16	8
Total ETPT		229	9	8		237	16	8		235	16	8

(1) La réalisation 2016 reprend la présentation du RAP 2016.

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

PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DU PROGRAMME CHEF DE FILE

	ETPT
Emplois sous plafond 2017	237
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2017	0
Impact du schéma d'emplois 2018	-2
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2018	235

Affaires maritimes

Programme n° 205 | OPÉRATEURS

Rappel du schéma d'emplois 2018 en ETP

-2

PRÉSENTATION DES OPÉRATEURS (OU CATÉGORIES D'OPÉRATEUR)

ENSM - Ecole nationale supérieure maritime

L'École nationale supérieure maritime (ENSM) a été créée le 1er octobre 2010, par le décret 2010-1129 du 28 septembre 2010. Établissement Public de l'État à caractère scientifique, culturel et professionnel, elle est placée sous tutelle du ministère en charge de la mer, 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 maritimes, para-maritimes et portuaires, de la navigation maritime, des transports, de l'industrie, des pêches maritimes et des cultures marines, de l'environnement et du développement durable. Constituée sous la forme de « 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.

Le conseil d'administration a adopté le projet d'établissement 2014-2017 le 10 décembre 2014, projet préparé avec l'ensemble des parties intéressées, notamment personnels enseignants et administratifs, élèves, professionnels et représentants du secteur. Ce projet représente le socle du contrat d'objectif et de performance établi sur trois ans entre le ministère et l'ENSM et signé 8 décembre 2015. Les axes stratégiques du projet d'établissement de l'ENSM visent, au travers d'importantes réformes structurelles, à élargir le champ d'action de l'école :

- l'élargissement de l'offre de formation initiale et continue : l'établissement a ainsi modifié son offre de formation pour offrir deux nouvelles options au sein de la filière académique (éco-gestion du navire et déploiement et maintenance des systèmes offshore) et propose dès la rentrée 2015 un nouveau cursus de formation initiale internationale en vue de l'obtention du diplôme d'officier chef de quart passerelle ;
- L'optimisation et la mutualisation des équipements avec d'autres établissements d'enseignement supérieur ou maritime ;
- le développement de sa nouvelle activité de recherche au travers de partenariats (notamment FEDER, ADEME, collectivités).

Les cursus de formation proposés par l'ENSM s'organisent en filières autour de trois grands domaines que sont la formation initiale, la formation professionnelle et la formation continue. S'agissant des filières de formation initiale, le recrutement se fait principalement par 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 mais également d'être en mesure de progresser professionnellement.

La création de l'ENSM répond également à la volonté de faire évoluer l'enseignement maritime supérieur en développant une activité de recherche, en lien avec d'autres établissements d'enseignement supérieur, et une politique visant à promouvoir des axes de coopération internationale.

Désormais, les enjeux et efforts doivent porter sur :

- la stabilisation et la consolidation des dernières évolutions ;
- l'ouverture de l'école vers l'extérieur, permettant de renforcer ses partenariats avec l'université et d'accroître son rayonnement ;
- l'accroissement de la formation continue, en particulier grâce au développement du CESAME (Centre d'entraînement à la survie et au sauvetage en mer) ;
- la valorisation du diplôme.

Affaires maritimes

Programme n° 205 OPÉRATEURS

FINANCEMENT DE L'ÉTAT

(en milliers d'euros)

Programme intéressé ou nature de la dépense	Réalisation 2016		LFI 2017		PLF 2018	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
205 / Affaires maritimes	17 684	17 684	18 500	18 500	18 500	18 500
Subvention pour charges de service public	17 684	17 684	18 500	18 500	18 500	18 500
Total	17 684	17 684	18 500	18 500	18 500	18 500

BUDGET INITIAL 2017 DE L'OPÉRATEUR

Autorisations budgétaires

(en milliers d'euros)

Dépenses	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Recettes	
Personnel	18 004	18 004	Recettes globalisées :	22 799
			– subvention pour charges de service public	18 000
Fonctionnement	4 034	4 534	– autres financements de l'État	0
			– fiscalité affectée	0
Intervention			– autres financements publics	0
			– recettes propres	4 799
Investissement	506	506		
Enveloppe recherche :	662	662	Recettes fléchées :	440
– personnel	446	446	– financements de l'État fléchés	0
– fonctionnement	216	216	– autres financements publics fléchés	440
– investissement	0	0	– recettes propres fléchées	0
Total des dépenses	23 206	23 706	Total des recettes	23 239
Charges de pensions civiles globales	5 030	5 030		
Solde budgétaire (excédent)			Solde budgétaire (déficit)	467

Les ressources propres sont issues des droits d'inscription de la formation initiale et de la formation continue, ainsi que de la taxe d'apprentissage, essentiellement.

Les ressources fléchées concernent des recettes prévisionnelles attachées aux contrats de recherche.

Équilibre financier (budget initial 2017)

(en milliers d'euros)

Besoins		Financement	
Solde budgétaire (déficit)	467	Solde budgétaire (excédent)	0
Remboursements d'emprunts (capital), nouveaux prêts (capital), dépôts et cautionnements	0	Nouveaux emprunts (capital), remboursements de prêts (capital), dépôts et cautionnements	0
Opérations au nom et pour le compte de tiers	0	Opérations au nom et pour le compte de tiers	0
Autres décaissements non budgétaires	0	Autres encaissements non budgétaires	0
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)	467	Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)	0
Abondement de la trésorerie (2) - (1) :	0	Prélèvement de la trésorerie (1) - (2) :	467
– abondement de la trésorerie fléchée	0	– prélèvement de la trésorerie fléchée	0
– abondement de la trésorerie non fléchée	0	– prélèvement de la trésorerie non fléchée	467
Total des besoins	467	Total des financements	467

DÉPENSES 2017 DE L'OPÉRATEUR PAR DESTINATION

(en milliers d'euros)

Destination	Personnel		Fonctionnement		Intervention		Investissement		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Enseignement	13 125	13 125	1 925	2 175			387	387	15 437	15 687
Recherche	446	446	216	216					662	662
Support et international	4 879	4 879	2 109	2 359			119	119	7 107	7 357
Total	18 450	18 450	4 250	4 750			506	506	23 206	23 706

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	Réalisation 2016 (1)	LFI 2017 (2)	PLF 2018
Emplois rémunérés par l'opérateur :	238	253	251
– sous plafond	229	237	235
– hors plafond	9	16	16
<i>dont contrats aidés</i>	8	8	8

(1) La réalisation 2016 reprend la présentation du RAP 2016.

(2) LFI ou LFR le cas échéant.