

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

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

2022

AFFAIRES MARITIMES



PROGRAMME 205

AFFAIRES MARITIMES

MINISTRE CONCERNÉE : ANNICK GIRARDIN, MINISTRE DE LA MER

PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

Thierry COQUIL

Directeur des Affaires maritimes

Responsable du programme n° 205 : Affaires maritimes

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

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

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

Dans ce contexte, la création d'un ministère de la mer est un signal fort. Ses attributions sont définies dans le décret n°2020-789 du 20 juillet 2020, qui met l'accent sur trois priorités :

- la protection de l'environnement et notamment de la biodiversité ;
- le développement économique et la régulation sociale de l'emploi maritime ;
- le rayonnement de la France sur les océans.

Aussi déploie-t-il une politique intégrée de la mer et du littoral pour préserver les écosystèmes, créer de nouveaux emplois, mais également pour bien coordonner les différents usages de l'espace maritime.

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

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

Le programme 205 contribue ainsi à la politique maritime intégrée (PMI), et s'appuie pour cela sur les directions interrégionales de la mer (DIRM) et directions de la mer (DM), services des affaires maritimes et direction des territoires, de l'alimentation et de la mer en outre-mer, ainsi que sur les directions départementales des territoires et de

la mer (DDTM). Ces différentes directions participent notamment à la mise en œuvre de la stratégie nationale de la mer et du littoral et jouent un rôle majeur dans l'exercice de la planification spatiale maritime.

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

Des actions sont proposées dans le plan de relance, notamment pour la modernisation des infrastructures (réseau des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage - CROSS), mais aussi pour le remplacement de moyens nautiques intégrant des caractéristiques de verdissement. Le programme 205 constitue ainsi la pierre angulaire des moyens de fonctionnement, mais aussi d'impulsion des transformations nécessaires pour les affaires maritimes.

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

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

2) Une formation maritime de qualité doit être maintenue, et passe notamment par la consolidation d'un enseignement maritime au niveau secondaire et la recherche de l'amélioration du niveau de qualification. L'ouverture de classes de BTS maritimes participe à cette évolution en diversifiant la palette des formations dispensées, et en constituant un tremplin pour les titulaires de baccalauréats professionnels maritimes vers l'enseignement supérieur. Cette dynamique se poursuit par la réforme de la formation initiale professionnelle mise en place depuis la rentrée 2019-2020, dans la droite ligne de la réforme de l'enseignement professionnel portée par le ministère chargé de l'éducation nationale. Le programme encourage l'évolution de l'enseignement supérieur par l'intermédiaire de l'École nationale supérieure maritime (ENSM), qui se traduit par le contrat d'objectifs et de performance (COP) pour la période 2018-2022. Cette école a vocation à devenir une école maritime de référence internationale en améliorant son rayonnement, à travers les partenariats académiques, le développement de la recherche, son attractivité et l'employabilité de ses diplômés. Elle se positionne dans des secteurs maritimes stratégiques, porteurs pour l'avenir (offshore, énergies marines, cybersécurité, etc.), et modernise son enseignement en s'appuyant sur la transition numérique du domaine maritime, pour accompagner en particulier l'internationalisation des carrières des marins; elle intègre le dispositif Parcoursup depuis 2021 afin de renforcer sa notoriété et d'attirer de nouveaux profils d'étudiants.

3) Le programme consacre une part significative de ses ressources budgétaires au soutien économique de la filière maritime, notamment par des exonérations de charges patronales visant à renforcer l'attractivité du pavillon français et communautaire dans un contexte de concurrence internationale exacerbée, tout en maintenant l'employabilité et la protection des marins français. Le champ de ces exonérations a été étendu par la loi «économie bleue» du 20 juin 2016. La simplification des procédures administratives, qui vise à améliorer la compétitivité des entreprises maritimes ainsi que l'efficacité des services, est également un axe important du programme. L'administration des affaires maritimes se réforme structurellement en misant notamment sur les technologies numériques, avec la généralisation progressive de la dématérialisation des procédures. Enfin, ce soutien a été renforcé au cours de la crise sanitaire par la mise en place d'un dispositif de soutien exceptionnel pour 2021 à destination du secteur de transport de passagers.

4) **La préservation de l'environnement marin est enfin un axe majeur de développement.** En matière de lutte contre les pollutions marines accidentelles (marées noires), le programme maintient les moyens du plan POLMAR-Terre (acquisition et entretien du matériel, organisation d'exercices dans les départements littoraux) tout en travaillant à la modernisation de l'organisation. Les systèmes des CROSS permettent en outre une meilleure identification des navires pollueurs responsables. Le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes participe à la mise en œuvre de 40 des 45 missions de l'action de l'État en mer (AEM) et dispose pour cela d'unités littorales, de vedettes régionales et de patrouilleurs hauturiers. Dans ce cadre, il est particulièrement impliqué dans la police de l'environnement marin, notamment pour la recherche et la constatation des pollutions marines et la surveillance des espaces protégés en mer, le contrôle des activités maritimes ayant un impact sur l'environnement marin mais aussi dans la police des pêches maritimes. Il réalise ainsi la majorité des contrôles des pêches maritimes effectués dans les eaux françaises et au débarquement. Par son action le DCS participe de manière déterminante à une gestion durable des stocks halieutiques et au développement durable du secteur de la pêche. Enfin, de nombreux domaines de réglementation et d'inspection des navires visent directement ou indirectement à protéger l'environnement: contrôle des émissions atmosphériques, contrôle du traitement des eaux de ballast, sécurité constructive des navires afin de limiter les accidents qui ont un impact fort sur l'environnement. Une attention particulière est portée aux innovations permettant de rendre les navires plus propres. Des travaux sont en cours pour améliorer le ciblage des contrôles à réaliser.

Afin de pouvoir répondre à ces enjeux et donner un véritable élan au ministère de la mer, le programme 205 bénéficie en 2022 d'une augmentation de ses crédits de 37,3 M€ en AE et 33,8 M€ en CP. Cette hausse renforcera le soutien à l'ENSM pour financer des dépenses exceptionnelles liées à l'objectif d'augmentation des promotions d'officiers et conforter son rôle en tant que pôle de formation d'excellence sur la scène nationale et internationale. Elle permettra également de financer la mise en œuvre ponctuelle d'un fonds d'intervention maritime (FIM). Ce fonds à destination des territoires permettra notamment d'appuyer la mise en œuvre d'actions relatives aux documents stratégiques de façade (DSF), conformément à la réglementation européenne et de soutenir des projets locaux dans divers domaines (rénovation d'ouvrages maritimes, participation à l'enlèvement d'épaves, financement de l'innovation maritime). Enfin, une partie de ces nouvelles ressources renforcera la modernisation de l'administration de la mer, pour les projets identifiés dans le cadre d'« Affaires maritimes 2022 » (AM 22) et se poursuivant au-delà de ce premier cycle d'investissements.

RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF 1	Renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement
INDICATEUR 1.1	Ratio entre le nombre de personnes sauvées et le nombre de personnes impliquées dans un accident maritime après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS
INDICATEUR 1.2	Taux d'identification des sources à l'origine de rejets illicites et polluants en mer
INDICATEUR 1.3	Contrôle des navires
OBJECTIF 2	Promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime
INDICATEUR 2.1	Taux des actifs maritimes (employés dans les domaines maritime et para-maritime) parmi les anciens élèves des établissements d'enseignement maritime 3 ans après l'obtention de leur diplôme de formation initiale
INDICATEUR 2.2	Evolution de l'emploi et de la flotte de commerce maritime
OBJECTIF 3	Mieux contrôler les activités maritimes et en particulier la pêche
INDICATEUR 3.1	Taux d'infractions constatées à la pêche
INDICATEUR 3.2	Contrôles menés par le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes (DCS) dans le cadre de la politique commune des pêches

OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

OBJECTIF

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

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

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

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

INDICATEUR

1.1 – Ratio entre le nombre de personnes sauvées et le nombre de personnes impliquées dans un accident maritime après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Part des personnes sauvées après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS	%	> 98,3	98,6	>98	>98	>98	>98

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : ratio entre :

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Il s'agit d'un indicateur de contexte calculé selon les recommandations de l'Organisation maritime internationale (OMI). Il permet d'établir un ratio comparable entre les dispositifs mis en œuvre par les différents États côtiers assurant la recherche et le sauvetage en mer. Le nombre de personnes décédées est proportionnel au nombre d'événements de mer traités par les centres de sauvetage. Cette constante ne permet pas d'envisager une évolution de la cible du fait du grand nombre d'activités concernées tant professionnelles que de loisir.

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	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Taux d'identification des navires à l'origine de rejets polluants et illicites en mer	%	5,1	14	>=10	>=10	>=10	>=10

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : le taux d'identification des navires pollueurs correspond au nombre des messages POLREP (échanges d'information en cas d'évènement de pollution ou de menace de pollution des mers) avec identification de la source du rejet illicite, rapporté au nombre total de messages POLREP confirmés et hors pollution accidentelle. L'identification met en œuvre des composantes de l'action de l'État en mer (AEM).

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

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

Dans un certain nombre de cas, le CROSS ne peut pas identifier la source, car les pollutions ne sont pas issues de rejets de navires, mais sont d'origine tellurique. Le ratio n'est ainsi pas totalement révélateur de l'action des CROSS en matière de lutte contre la pollution et de recherche des contrevenants.

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La fluctuation entre le réalisé de 2019 (5,1) et celui de 2020 (14) invite à la prudence et à retenir un objectif cible médian à 10 %. L'année 2020 ne peut, en effet, être retenue comme une année de référence compte tenu du contexte particulier lié à la pandémie.

INDICATEUR

1.3 – Contrôle des navires

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Niveau de sécurité sur la flotte domestique : taux de prescriptions sur contrôles majeurs	%	2,32	<6,5	<6,5	6,5	6,5	<6,5
Répression des pollutions : taux de poursuites pénales suite à contrôle environnemental des navires	%	0,63	>1,3	>1,3	>1,3	1,6	>1,3

Précisions méthodologiques

Précisions méthodologiques

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

La cible 1.3.a peut être fixée à un niveau de référence 2018, les progrès espérés en matière de ciblage des navires à la suite de l'entrée en vigueur du nouveau mécanisme de contrôle au deuxième trimestre 2021 vont forcément changer la donne, mais l'indicateur pourra être interprété utilement.

Pour la cible 1.3.b le taux 2018 est de 10/628, soit 10 transmissions au parquet pour 628 inspections environnement (source Thetis EU).

OBJECTIF

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

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

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

Ces mesures visent à :

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

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

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

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

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

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

- moderniser le droit social maritime et prendre en compte le volet social au niveau du droit international et européen, notamment au sein de l'organisation maritime internationale (OMI), de l'organisation internationale du travail (OIT) ou à l'occasion des conseils des ministres des transports européens, afin de lutter contre le « dumping social » dans un contexte de mondialisation très forte ;
- mettre en œuvre les politiques du travail et de l'emploi, gérer et accompagner les adaptations du secteur ;
- préserver la santé des gens de mer et œuvrer pour une politique de gestion des risques professionnels ;
- faciliter un renouveau des relations sociales maritimes en promouvant un dialogue social de qualité entre organisations professionnelles et les armateurs ;
- simplifier et moderniser les procédures liées à la vie des gens de mer, notamment via la création de portails visant à la dématérialisation des procédures pour les marins et les armateurs (portail du marin, portail de l'armateur).

INDICATEUR

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis de l'ENSM	%	100	85	90	90	90	90
Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis des LPM	%	95	63	80	80	80	80

Précisions méthodologiques

Source des données : direction des affaires maritimes

Mode de calcul : ratio entre :

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

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

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

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

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

1. Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis de l'ENSM : la cible est maintenue à 90% ;

2. Taux d'actifs maritimes parmi les élèves sortis de LPM : la cible est fixée à 80% compte tenu de la crise sanitaire actuelle et des conséquences anticipées du Brexit.

INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Evolution du nombre de marins français (employés sur un navire battant pavillon français)	Nb	13912	12527	14000	14000	14000	14000
Taux de connexion des usagers professionnels aux systèmes d'information des affaires maritimes	%	52,5	61	95	61	95	95
Nombre total de navires de commerce sous pavillon français	Nb	314	313	300	300	300	300
Jauge brute de la flotte de commerce sous pavillon français	milliers d'UMS	6007	6732	6000	6700	6800	6000

Précisions méthodologiques

Source des données : direction des affaires maritimes

Mode de calcul :

- sous-indicateur n°1: Recensement du nombre de marins (titulaires d'un titre professionnel maritime) français et communautaires affiliés à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM, le régime spécial des marins) (hors étrangers et hors territoires d'outre-mer) employés sur les navires de commerce de plus de 100 unités Universal Measurement System (UMS, unité de mesure de volume d'un bateau pour les plus grands navires effectuant des voyages internationaux) battant pavillon français immatriculés au registre métropolitain et au registre international français, chiffre fourni par les statistiques issues du système d'information maritime produites par la DAM. Il ne s'agit que des marins au commerce, c'est-à-dire qu'il n'est pas fait état ici des marins dont les navires sont exploités en navigation côtière et portuaire, ni des marins de la plaisance professionnelle;
- sous-indicateur n°2 : Le ratio rapporte le nombre de professionnels du domaine maritime (marins actifs, retraités, ayant droits, ainsi que les armateurs) ayant un compte sur les systèmes d'information des affaires maritimes qui les concernent (le portail du marin et le portail de l'armateur), au nombre total de marins et armateurs actifs ;
- sous-indicateur n°3 : Le recensement des navires de commerce comprend les unités de plus de 100 UMS au long cours, au cabotage national et international, exposés à la concurrence internationale, ensemble composé des navires de services (123 en 2020) et des navires de transport (186 en 2020) ;
- sous-indicateur n° 4 : La donnée significative est le total de la jauge brute des navires de transport de plus de 100 UMS sous pavillon français. Elle est donnée en milliers d'UMS. La jauge de la flotte pétrolière et gazière en constitue la part principale (2 438 sur les 6 000 en prévision). La jauge retenue est la jauge des navires de transport maritime et non celle des navires de services maritimes.

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Le postulat est que le soutien aux armateurs leur permettra de maintenir la voilure en termes d'emplois. Dans un second temps, les mesures retenues dans le cadre du Fontenoy du maritime devraient stimuler la croissance de la flotte et des marins.

De surcroît, même si certains armateurs peuvent rencontrer de sérieuses difficultés, ils suppriment des emplois étrangers avant les emplois nationaux. Même si ces derniers étaient supprimés, ils seraient sans doute repris par les nouvelles arrivées de navires chez d'autres armateurs. Enfin, les perspectives de sortie de crise sanitaire devraient entraîner un retour à l'activité d'un certain nombre de marins qui n'ont pu travailler durablement en 2020 (croisières et ferries).

Le nombre de navires pourrait baisser mais il s'agira plutôt de petites unités.

Compte tenu de ces éléments, le *statu quo*, voire une légère progression pour la jauge semble plus raisonnable.

S'agissant du taux de connexion des usagers professionnels aux systèmes d'information des affaires maritimes, la cible est portée pour 2021-2023 à 95% dans la mesure où les procédures vont être dématérialisées, notamment les titres de formation.

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

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

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

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

La prise en compte de la protection de l'environnement marin s'est accrue depuis l'instruction du Gouvernement du 13 mars 2015. Cette instruction prévoit de mieux coordonner, grâce à l'élaboration d'un plan de contrôle dans chaque façade maritime, les actions de police administrative et judiciaire en mer. Elle préfigure un dispositif de contrôle de

l'environnement marin, notamment dans la perspective de mise en place des programmes de mesures des plans d'action pour le milieu marin de la directive cadre « Stratégie pour le milieu marin » (DCSMM). En application de l'instruction du 13 mars 2015 a été par ailleurs créé un centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM) sous la responsabilité du directeur du centre opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) d'Étel. Ce CACEM, intégré au dispositif des polices de l'environnement marin, continue sa montée en compétences et travaille plus étroitement avec la direction de l'eau et la biodiversité ainsi qu'avec l'office français de la biodiversité par l'intermédiaire du rapprochement des outils de rapportage. Ce centre d'appui repose sur le modèle du centre national de surveillance des pêches, en particulier en ce qui concerne la collecte et la mise à disposition des informations nécessaires à la réalisation des contrôles.

INDICATEUR

3.1 – Taux d'infractions constatées à la pêche

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Taux d'infractions constatées dans le contrôle des pêches	%	7,5	13,8	7,5	7,5	7,5	7,5
Pour information : Nombre de contrôles des pêches	Nb	14 500	16 852	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

Le nombre de contrôles des pêches est actualisé chaque année par la DPMA après une analyse de risques.

INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2019 Réalisation	2020 Réalisation	2021 Prévision PAP 2021	2021 Prévision actualisée	2022 Prévision	2023 Cible
Nombre de jours de mer dédiés au contrôle des pêches réalisé par le DCS rapporté à l'objectif du nombre de jours de mer dévolu au DCS	%	118	99	100	100	90	100
Nombre d'inspections au débarquement réalisé par le DCS rapporté à l'objectif de nombre d'inspections prévu pour le DCS	%	97	90	100	100	90	100

Précisions méthodologiques

Source des données : Direction des affaires maritimes (DAM), bilans mensuels d'activité et rapports de patrouille des unités du dispositif de contrôle et de surveillance (DCS), comité de pilotage de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA), bilans du centre national de surveillance des pêches (CNSP).

Mode de calcul : Ratio entre la cible des contrôles décidée en comité de pilotage de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA) et en comité de pilotage de la fonction garde-côtes, et les contrôles effectivement menés par le DCS.

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

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

JUSTIFICATION DES PRÉVISIONS ET DE LA CIBLE

Le taux de 90% est considéré comme un objectif atteint dans la politique de qualité de contrôle interne à la DPMA.

PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

2022 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

2022 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
01 – Sécurité et sûreté maritimes	16 592 893	4 997 362	11 136 788	32 727 043	2 749 300
02 – Gens de mer et enseignement maritime	27 563 198	821 053	6 575 790	34 960 041	0
03 – Flotte de commerce	0	0	89 423 496	89 423 496	0
04 – Action interministérielle de la mer	18 659 791	8 202 346	196 907	27 059 044	2 162 534
05 – Soutien au programme	6 470 438	1 488 578	0	7 959 016	180 000
Total	69 286 320	15 509 339	107 332 981	192 128 640	5 091 834

2022 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
01 – Sécurité et sûreté maritimes	17 574 805	5 704 121	11 136 788	34 415 714	2 749 300
02 – Gens de mer et enseignement maritime	24 261 416	821 053	6 575 790	31 658 259	0
03 – Flotte de commerce	0	0	89 423 496	89 423 496	0
04 – Action interministérielle de la mer	18 533 180	10 040 965	196 908	28 771 053	2 162 534
05 – Soutien au programme	7 064 549	1 488 099	0	8 552 648	180 000
Total	67 433 950	18 054 238	107 332 982	192 821 170	5 091 834

2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2021 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2021	FdC et AdP prévus en 2021
01 – Sécurité et sûreté maritimes	15 294 179	5 206 093	11 501 041	32 001 313	3 000 000
02 – Gens de mer et enseignement maritime	19 129 725	1 057 400	6 772 916	26 960 041	0
03 – Flotte de commerce	0	0	79 506 372	79 506 372	0
04 – Action interministérielle de la mer	6 033 765	3 009 407	197 933	9 241 105	5 432 000
05 – Soutien au programme	6 620 563	545 981	0	7 166 544	200 000
Total	47 078 232	9 818 881	97 978 262	154 875 375	8 632 000

2021 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total pour 2021	FdC et AdP prévus en 2021
01 – Sécurité et sûreté maritimes	15 524 551	5 545 990	11 501 041	32 571 582	3 000 000
02 – Gens de mer et enseignement maritime	19 129 315	756 028	6 772 916	26 658 259	0
03 – Flotte de commerce	0	0	79 506 372	79 506 372	0
04 – Action interministérielle de la mer	6 065 016	6 808 567	197 933	13 071 516	5 432 000
05 – Soutien au programme	6 714 675	545 501	0	7 260 176	200 000
Total	47 433 557	13 656 086	97 978 262	159 067 905	8 632 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2021	Demandées pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022	Ouverts en LFI pour 2021	Demandés pour 2022	FdC et AdP attendus en 2022
Titre 3 – Dépenses de fonctionnement	47 078 232	69 286 320	2 929 300	47 433 557	67 433 950	2 929 300
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	28 828 232	46 036 320	2 929 300	29 183 557	44 183 950	2 929 300
Subventions pour charges de service public	18 250 000	23 250 000	0	18 250 000	23 250 000	0
Titre 5 – Dépenses d'investissement	9 818 881	15 509 339	2 162 534	13 656 086	18 054 238	2 162 534
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	7 395 500	13 199 708	2 162 534	11 192 057	15 745 086	2 162 534
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	2 423 381	2 309 631	0	2 464 029	2 309 152	0
Titre 6 – Dépenses d'intervention	97 978 262	107 332 981	0	97 978 262	107 332 982	0
Transferts aux ménages	1 145 833	1 157 895	0	1 145 833	1 157 895	0
Transferts aux entreprises	51 095 289	63 425 508	0	51 095 289	63 425 508	0
Transferts aux collectivités territoriales	4 692 708	4 452 632	0	4 692 708	4 452 632	0
Transferts aux autres collectivités	41 044 432	38 296 946	0	41 044 432	38 296 947	0
Total	154 875 375	192 128 640	5 091 834	159 067 905	192 821 170	5 091 834

ÉVALUATION DES DÉPENSES FISCALES

Avertissement

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

Les chiffrages présentés pour 2022 ont été réalisés sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2022. L'impact des dispositions fiscales de ce dernier sur les recettes 2022 est, pour sa part, présenté dans les tomes I et II de l'annexe « Évaluation des Voies et Moyens ».

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

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

Le « Coût total des dépenses fiscales » constitue une somme de dépenses fiscales dont les niveaux de fiabilité peuvent ne pas être identiques (cf. caractéristique « Fiabilité » indiquée pour chaque dépense fiscale). Il ne prend pas en compte les dispositifs inférieurs à 0,5 million d'euros (« ε »). Par ailleurs, afin d'assurer une comparabilité d'une année sur l'autre, lorsqu'une dépense fiscale est non chiffrable (« nc ») en 2022, le montant pris en compte dans le total 2022 correspond au dernier chiffrage connu (montant 2021 ou 2020); si aucun montant n'est connu, la valeur nulle est retenue dans le total. La portée du total s'avère toutefois limitée en raison des interactions éventuelles entre dépenses fiscales. Il n'est donc indiqué qu'à titre d'ordre de grandeur et ne saurait être considéré comme une véritable sommation des dépenses fiscales du programme.

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

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière principale		Chiffrage 2020	Chiffrage 2021	Chiffrage 2022
720206	Exonération des produits de leur pêche vendus par les marins-pêcheurs et armateurs à la pêche en mer Exonérations <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données autres que fiscales - Fiabilité : Ordre de grandeur - Création : 1934 - Dernière modification : 1993 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 261-2-4°</i>	4	4	4
820208	Tarif réduit pour l'électricité consommée pour les besoins de l'activité de manutention portuaire dans les ports maritimes et certains ports fluviaux exposés à la concurrence internationale, lorsque cette consommation est supérieure à 222 wattheures par euro de valeur ajoutée Taxe intérieure de consommation sur la fourniture d'électricité <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2019 - Dernière modification : 2020 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des douanes : 266 quinquies C 8-C-g</i>	-	-	-
320119	Détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires Modalités particulières d'imposition <i>Bénéficiaires 2020 : 46 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 2002 - Dernière modification : 2014 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 209-0 B</i>	52	nc	nc
230103	Déduction exceptionnelle en faveur des navires, bateaux ou équipements répondant à des enjeux écologiques Dispositions communes à l'impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux) et à l'impôt sur les sociétés <i>Bénéficiaires 2020 : (nombre non déterminé) Entreprises - Création : 2018 - Dernière modification : 2020 - Dernière incidence budgétaire : 2029 - Fin du fait générateur : 2024 - code général des impôts : 39 decies C</i>	-	ε	ε
Total		56	4	4

Affaires maritimes

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

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

(en millions d'euros)

Dépenses fiscales sur impôts d'État contribuant au programme de manière subsidiaire		Chiffre 2020	Chiffre 2021	Chiffre 2022
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 Exonérations <i>Bénéficiaires 2020 : 1014 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Bonne - Création : 1948 - Dernière modification : 1983 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 207-1-2°, 3° et 3° bis</i>	130	125	115
Total		130	125	115

JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

ÉLÉMENTS TRANSVERSAUX AU PROGRAMME

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Sécurité et sûreté maritimes	0	32 727 043	32 727 043	0	34 415 714	34 415 714
02 – Gens de mer et enseignement maritime	0	34 960 041	34 960 041	0	31 658 259	31 658 259
03 – Flotte de commerce	0	89 423 496	89 423 496	0	89 423 496	89 423 496
04 – Action interministérielle de la mer	0	27 059 044	27 059 044	0	28 771 053	28 771 053
05 – Soutien au programme	0	7 959 016	7 959 016	0	8 552 648	8 552 648
Total	0	192 128 640	192 128 640	0	192 821 170	192 821 170

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

PRINCIPALES ÉVOLUTIONS

Les transferts concernent les évolutions suivantes :

- La formation des services généraux communs (SGC) en outre-mer : le montant du transfert sortant vers le programme 354 « Administration territoriale de l'État » est de 1 186 300 euros;
- La création du guichet unique plaisance pour la francisation des navires et du droit annuel de francisation et de navigation (DAFN) : le montant du transfert entrant est de 78 772 euros.

TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants					+78 772	+78 772	+78 772	+78 772
Francisation des navires et du droit annuel de francisation et de navigation	302 ►				+78 772	+78 772	+78 772	+78 772
Transferts sortants					-1 186 300	-1 186 300	-1 186 300	-1 186 300
Transfert des crédits du programme 205 Outre-mer vers les SGC programme 354	► 354				-1 186 300	-1 186 300	-1 186 300	-1 186 300

Affaires maritimes

Programme n° 205 JUSTIFICATION AU PREMIER EURO

DÉPENSES PLURIANNUELLES

CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Consommation au 31/12/2021		Prévision 2022		2023 et après
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	CP sur engagements à couvrir
02 Gens de mer et enseignement maritime	1 300 000		350 000		400 000	400 000
Total	1 300 000		350 000		400 000	400 000

Génération CPER 2021-2027

Action / Opérateur	Rappel du montant contractualisé	Consommation au 31/12/2021		Prévision 2022		2023 et après
		Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	CP sur engagements à couvrir

Total des crédits de paiement pour ce programme

Génération	CP demandés pour 2022	CP sur engagements à couvrir après 2022
Génération CPER 2015-2020	400 000	400 000
Total toutes générations	400 000	400 000

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2021

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 (RAP 2020)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2020 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2020	AE (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFRs) 2021 + reports 2020 vers 2021 + prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021
19 692 589	0	189 603 691	194 341 783	18 201 473

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2022	CP 2023	CP 2024	CP au-delà de 2024
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2021	CP demandés sur AE antérieures à 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE antérieures à 2022
18 201 473	12 220 248 0	3 797 049	1 092 088	1 092 088
AE nouvelles pour 2022 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2022 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2023 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2022	Estimation des CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022
192 128 640 5 091 834	180 600 922 5 091 834	5 379 602	3 074 058	3 074 058
Totaux	197 913 004	9 176 651	4 166 146	4 166 146

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2022

CP 2022 demandés sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2023 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022	CP au-delà de 2024 sur AE nouvelles en 2022 / AE 2022
94,15 %	2,73 %	1,56 %	1,56 %

JUSTIFICATION PAR ACTION

ACTION 17,0 %**01 – Sécurité et sûreté maritimes**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	32 727 043	32 727 043	2 749 300
Crédits de paiement	0	34 415 714	34 415 714	2 749 300

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ces missions mettent en œuvre des moyens techniques complexes :

- les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) : des investissements conséquents sur l'immobilier, les radiocommunications, les radars côtiers, les systèmes intégrés de surveillance de la navigation et les systèmes d'aide à la décision permettent de répondre aux exigences et aux défis qui se présentent pour la surveillance maritime et la recherche des pollutions provoquées par les navires ;
- les aides à la navigation se modernisent et intègrent les préoccupations gouvernementales et internationales de préservation de l'environnement, en développant un programme de modernisation des balises visant à les rendre moins consommatrices d'énergie et plus autonomes (utilisation de LED, mise en place de panneaux solaires) et visant à mieux gérer leur fonctionnement notamment en renouvelant les automates de gestion et en implémentant un programme de télésurveillance des aides à la navigation les plus sensibles, permettant d'en connaître l'état à tout moment. Les services maritimes des phares et balises assurent la gestion opérationnelle de l'ensemble des phares et balises (en mer et à terre) ainsi que des aides radioélectriques à la navigation (systèmes AIS et DGPS). Pour l'intervention sur les matériels et les équipements en mer, ils disposent des navires et des équipages de l'armement des phares et balises (APB). Ces navires font l'objet d'un programme de renouvellement progressif dans le cadre du plan de modernisation des affaires maritimes, en vue de disposer d'unités plus performantes, notamment en matière environnementale. La mise en service, à Lorient fin 2017, du « Gavrinis », a permis de remplacer deux navires obsolètes et de valider un nouveau format de navires destinés aux travaux dans les eaux côtières peu profondes, avec une habitabilité permettant d'effectuer des campagnes de plusieurs jours. Un second baliseur, embarquant des technologies innovantes dans le domaine de la prévention de la pollution, basé à La Rochelle, a été livré en 2019, sur le même principe de remplacement de deux navires anciens. Une vedette a également été livrée en Corse en 2020. Au delà du plan de relance qui permettra de financer l'acquisition de deux autres navires, il est prévu d'acquérir en 2022 un baliseur côtier pour la Corse en remplacement du baliseur Îles Sanguinaires II qui s'est échoué en décembre 2020 ainsi qu'une vedette pour Brest.

Cette action du programme portera une partie du plan de modernisation en 2022 avec le renouvellement ou l'affermissement de marchés portant sur les systèmes de surveillance et de communication, ainsi que le renouvellement de certains équipements.

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

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

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	16 592 893	17 574 805
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	16 592 893	17 574 805
Dépenses d'investissement	4 997 362	5 704 121
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	4 997 362	5 704 121
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État		
Dépenses d'intervention	11 136 788	11 136 788
Transferts aux autres collectivités	11 136 788	11 136 788
Total	32 727 043	34 415 714

Surveillance du trafic maritime (CROSS) : 6,51 M€ en AE et 7,67 M€ en CP

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

Dépenses de fonctionnement (6,23 M€ en AE et 7,01 M€ en CP)

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

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

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

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

- les systèmes radars dédiés à la surveillance des dispositifs de séparation de trafic en Manche et Mer du Nord (soit 6 radars). Le marché de maintenance a été renouvelé en 2020 pour une durée de 2 ans, temps nécessaire au lancement du programme de remplacement des radars financé par le plan de relance ;
- les stations de radiocommunications (VHF - MF) dédiées au système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et télécommandées depuis les CROSS ;
- le SGVT (Système de Gestion des Voies de Télécommunications) permettant l'exploitation opérationnelle des équipements de radiocommunication ;
- la maintenance des systèmes informatiques (pare-feux, serveurs) et de téléphonie (autocommutateurs, enregistreurs).

Le MCO concerne également l'entretien des infrastructures techniques des CROSS et leur alimentation / distribution électrique (groupes électrogènes, onduleurs) ;

- les systèmes d'informations liés au suivi du trafic maritime (Trafic 2000, GRACE) mis en place en application de la directive européenne 2002/59 pour répondre à l'objectif de renforcement de la sécurité des navires et la protection de l'environnement.

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

des affaires maritimes. La phase de maintien en condition opérationnelle et de maintenance évolutive est effective depuis 2020 et se poursuit jusqu'en 2023. Ce système fait appel aux techniques d'intelligence artificielle.

S'agissant du réseau de radiocommunication VHF, l'exécution du marché de renouvellement des équipements radio et AIS est à poursuivre, pour répondre aux exigences de disponibilité du système mondial de détresse et de sécurité en mer.

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

Les crédits d'investissements (0.27M€ en AE et 0.65M€ en CP) sont moins importants cette année en raison de l'apport du plan de relance à hauteur de 20 M€.

Contrôle des Navires, Bureau Enquête Accident : 1,80 M€ en AE et 1,83 M€ en CP

1. Contrôle des navires

Crédits de fonctionnement (1,75 M€ en AE et 1,78 M€ en CP)

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

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

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

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

2. Bureau Enquête Accident en mer

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

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

Signalisation maritime, Phares et Balises : 13,77 M€ en AE et 14,27 M€ en CP

Crédits de fonctionnement (8,56 M€ en AE et 8,30 M€ en CP)

L'Armement des Phares et Balises (APB) assure l'ensemble des opérations de transport et de manutention pour les établissements de signalisation maritime (ESM) en mer. Le budget de fonctionnement de l'APB (1,80 M€ en AE et CP) représente des dépenses liées à l'exploitation des navires, aux prestations des sociétés de classification indispensables au renouvellement du permis de navigation, à la formation du personnel, aux achats et remplacements de matériels de protection individuelle ainsi qu'aux dépenses de fonctionnement du siège de l'APB situé à Quimper.

Les dépenses de fonctionnement des services locaux des Phares et Balises de métropole et d'outre-mer concentrent 6,76 M€ en AE et 7 M€ en CP. Ces crédits concernent le fonctionnement et le maintien en conditions opérationnelles des 6 100 établissements de signalisation maritime. Ils prévoient l'achat de matériaux de génie civil pour les

réparations courantes, l'entretien des ateliers techniques et des bâtiments, l'acquisition des moyens de fonctionnement et d'équipement des agents (véhicules techniques, équipements de protection individuels des personnels, etc.). Ils couvrent également la formation des agents.

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

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

Crédits d'investissements (4,722 M€ en AE et 5,051 M€ en CP)

Pour ce qui concerne l'APB (1,46 M€ en AE et en CP), il s'agit en premier lieu des travaux de gros entretiens (carénage, rénovation motorisation, travaux sur installations hydrauliques, etc.), interventions nécessaires pour éviter des traitements curatifs plus coûteux pouvant impliquer des immobilisations prolongées des baliseurs et plates-formes de chantier. Ces crédits sont budgétés en investissement même si, en exécution, ils pourraient relever de dépenses de fonctionnement.

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

Les autres crédits d'investissements *concernent* les opérations de remise à niveau, d'amélioration des technologies et de modernisation des infrastructures et matériels des établissements de signalisation maritime ESM, qui nécessitent l'acquisition de pièces techniques importantes (optiques de phares, systèmes de solarisation, pylônes, etc.). De plus, les programmes et technologies en service requièrent également des opérations de maintenance et des mises à jour.

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

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

Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) apporte une expertise dans le domaine maritime et réalise, pour le compte des Phares et Balises, les études, documentations et veilles relatives aux systèmes d'information, au patrimoine, et à l'amélioration des matériels (efficacité, moindre coût environnemental, modernisation des automatismes, des systèmes énergétiques, des optiques des phares) et de la gestion du parc des ESM.

Une partie de ces crédits est également consacré aux travaux de restauration et d'entretien du phare de Cordouan, récemment inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco.

Une partie des investissements sont soutenus par le plan de relance, à hauteur de 25 M€.

Crédits d'intervention (0,492 M€ en AE et en CP)

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

Subvention à la Société Nationale de Sauvetage en Mer : 10,64 M€ en AE et CP

La société nationale de sauvetage en mer (SNSM), association reconnue d'utilité publique, est un partenaire indispensable de l'État pour la réalisation de la mission de secours en mer. La SNSM s'appuie sur l'activité de 89 salariés et 8630 bénévoles. L'association dispose d'une flotte composée de près de 200 embarcations principales, réparties en 40 canots tous temps (CTT), 31 vedettes de 1ère classe (V1), 72 vedettes de 2e classe (V2), 3 vedettes

de 3e classe (V3), 20 vedettes légères, plus d'une centaine d'embarcations semi-rigides. Des pneumatiques et des jets-skis viennent compléter le dispositif décrit.

Le programme « Cap 2030 » de renouvellement et de rationalisation de la flotte a été lancé et les premières vedettes de la nouvelle gamme doivent sortir du chantier de construction à l'automne 2021.

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

La SNSM a bénéficié d'une hausse substantielle de sa subvention, qui est passée de 2,3 M€ en 2015 à 10,5 M€ en 2020. Une convention triennale vient asseoir le montant de la subvention pour la période 2021 – 2023.

ACTION 18,2 %

02 – Gens de mer et enseignement maritime

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	34 960 041	34 960 041	0
Crédits de paiement	0	31 658 259	31 658 259	0

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

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

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

Il s'agit également du fonctionnement du service de santé des gens de mer, qui assure la médecine de santé au travail des marins et qui a la responsabilité de délivrer les certificats d'aptitude pour embarquer. Enfin, l'action vise le soutien aux associations d'accueil des marins dans les ports, ou qui agissent pour aider les marins sans emploi, dans le cadre des dispositions prévues par la convention du travail maritime de l'organisation internationale du travail. Les moyens consacrés à ce soutien constituent désormais uniquement un complément au financement principal issu d'une partie des taxes portuaires, à la suite de la réforme intervenue en la matière.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	27 563 198	24 261 416
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	4 313 198	1 011 416
Subventions pour charges de service public	23 250 000	23 250 000
Dépenses d'investissement	821 053	821 053
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	821 053	821 053
Dépenses d'intervention	6 575 790	6 575 790
Transferts aux ménages	1 157 895	1 157 895
Transferts aux collectivités territoriales	4 452 632	4 452 632
Transferts aux autres collectivités	965 263	965 263
Total	34 960 041	31 658 259

Formation initiale des marins : 33 M€ en AE et 29,7 M€ en CP

Dépenses de fonctionnement (26,77 M€ en AE et 23,46 M€ en CP)

L'École nationale supérieure maritime (ENSM), unique opérateur du programme, reçoit une subvention pour charges de service public de 18,25 M€ en AE et en CP. En 2022, celle-ci est abondée de 5 M€ en AE et en CP et s'établit à 23,25 M€ et en subvention exceptionnelle, conformément à l'orientation donnée à l'issue du Fontenoy du maritime d'augmenter le nombre d'officiers de la marine marchande, selon des modalités encore à définir.

Dépenses d'intervention (5,20 M€ en AE et en CP)

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

Les subventions (4,37 M€ en AE et en CP) aux douze lycées professionnels maritimes (LPM) permettent d'assurer les obligations du face-à-face pédagogique, la mise en œuvre des stages professionnels destinés aux élèves et rendus obligatoires par les obligations de sécurité à bord des navires (lutte contre l'incendie, communications radio, formations médicales, gestion des situations d'urgence, etc.).

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

Des crédits (0,7 M€ en AE et en CP) sont également employés pour subventionner les établissements offrant une formation maritime secondaire agréée en l'absence de LPM, notamment en outre-mer où cinq établissements accueillent environ 600 élèves chaque rentrée. Des établissements privés d'enseignement maritime agréés en métropole sont également concernés par cette action. Enfin, il s'agit de la subvention de fonctionnement de l'Unité de concours et d'examens maritimes (UCEM), qui organise les examens maritimes.

Le financement des aides aux élèves boursiers des LPM (0,94 M€ en AE et en CP), dont la proportion dépasse régulièrement les 50% dans l'enseignement maritime secondaire (contre environ 36% dans les établissements d'enseignement gérés par le ministère de l'éducation nationale), représente une priorité de l'action. Les barèmes applicables sont identiques à ceux qui existent dans l'éducation nationale et dans les lycées professionnels agricoles. Des crédits sont également utilisés pour assurer la présence d'assistantes sociales au sein des établissements, dans des missions médico-sociales, notamment la prévention contre les addictions.

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

Formation continue des marins : 0,23 M€ en AE et en CP

Ces crédits (0,23 M€ en AE et en CP) concernent essentiellement les subventions accordées dans le cadre de la formation continue via l'agence de services et de paiement (ASP) afin de couvrir la rémunération d'environ 250 stagiaires chaque année et de près de 1 250 mois de stage de formation continue. La subvention versée par l'intermédiaire de l'ASP sert à rémunérer les formations continues des demandeurs d'emploi qui ont épuisé toutes les autres voies possibles de prise en charge de leur formation. Ces dépenses sont comptabilisées par année civile mais courent sur 18 mois.

Aide et protection du monde maritime (action sociale et médicale) : 1,73 M€ en AE et en CP

Dépenses de fonctionnement (0,8 M€ en AE et en CP)

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

Dans le cadre d'une convention pluriannuelle, le financement du centre de consultations médicales maritimes (CCMM) permet de mettre à disposition un service permanent et gratuit pour les navigants, de consultations et d'assistance télé-médicales pour tout navire en mer. Le CCMM assure pour la France, depuis 1983 (environ 3 000 téléconsultations réalisées), une prestation d'assistance, le plus souvent par satellite, avec transmission d'images, d'électrocardiogrammes et de vidéos. La réponse médicale est assurée en continu par les médecins dont l'activité est dédiée au CCMM aux heures ouvrables, par le médecin régulateur du SAMU aux autres moments et, si besoin, par le médecin d'astreinte. Divers praticiens sont régulièrement sollicités pour formuler des avis spécialisés.

Dépenses d'investissements (0,82 M€ en AE et en CP)

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan de modernisation des affaires maritimes, il est programmé les dépenses nécessaires à la poursuite de la dématérialisation généralisée des procédures « gens de mer/formation » : adaptations nécessaires au portail à destination des armateurs, refonte des applications Agenda et développement des modules de dématérialisation tournés vers les usagers (applications dans le domaine de la formation maritime : Item et Amfore). Il s'agit de s'adapter aux besoins des utilisateurs, et développer de nouvelles télé-procédures.

Ces applications contribuent également à la simplification de la relation usager/administration, et sécurisent le processus de formation et de délivrance des titres (simplification et sécurisation des échanges d'informations, planification des sessions, inscription des candidats, enregistrement du suivi et de l'acquisition des modules de formation).

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

Le service de santé des gens de mer (SSGM) a la responsabilité de délivrer les certificats d'aptitude pour embarquer. Il assure la médecine de santé au travail des marins. Les crédits permettent le fonctionnement du SSGM, organisé en 44 points de consultations sur le littoral métropolitain et des Outre-mer, chaque équipe couvrant un secteur plus ou moins étendu en fonction du nombre de marins et des distances à parcourir. Ces crédits servent également à l'achat de tests et de matériels médicaux. Des crédits sont prévus pour la maintenance du système d'information médical du SSGM. En 2022, le SSGM poursuivra également son investissement en matière d'équipements techniques de pointe destinés à contrôler la vision des gens de mer.

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

Des subventions sont destinées aux associations d'accueil des marins dans les ports dans le cadre des dispositions prévues par la convention du travail maritime de l'OIT (0,05 M€ en AE et en CP) en vue notamment de soutenir

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

ACTION 46,5 %

03 – Flotte de commerce

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	89 423 496	89 423 496	0
Crédits de paiement	0	89 423 496	89 423 496	0

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

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

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

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

Par ailleurs, l'action concerne également le remboursement par l'État à la Compagnie générale maritime et financière (CGMF) des charges spécifiques de retraite, dans le but d'apporter un complément de retraite aux personnels de l'ancienne compagnie générale maritime (CGM) privatisée en 1996. La baisse de crédits de 100 K€ par rapport à 2019 provient de la diminution progressive des ayants-droit. L'action finance aussi le comité de gestion des risques d'accidents du travail (CGRAT), pour le paiement des rentes d'accident de travail et de trajet des personnels de l'ancienne CGM.

Enfin, en raison d'un besoin réel de marins français – reconnus pour leurs compétences – sur divers types de navires exploités à l'international au sein de secteurs soumis à une tension importante (porte-conteneurs, gaziers, off-shore, etc.), le Fontenoy du maritime a permis de fixer l'objectif de création de 500 emplois d'ici fin 2022 et 5 000 à l'horizon 2030.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'intervention	89 423 496	89 423 496
Transferts aux entreprises	63 425 508	63 425 508
Transferts aux autres collectivités	25 997 988	25 997 988
Total	89 423 496	89 423 496

Contribution au financement de compléments retraite et rentes d'accidents du travail de la CGMF : 7,75 M€ en AE et en CP

La compagnie générale maritime et financière (CGMF) est une société en charge du portage et de la gestion des engagements financiers et sociaux de la compagnie générale maritime (CGM) et de la société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM).

La contribution du programme à la CGMF est destinée au financement :

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

Dispositifs d'aide à la flotte de commerce (ENIM, ACOSS, UNEDIC) : 65,07 M€ en AE et en CP

L'exonération des contributions patronales au bénéfice des armateurs en situation de concurrence internationale pour leurs navires battant pavillon français et communautaire, est prévue par l'article L. 5553-11 du code des transports.

- Exonérations dites ENIM

Des crédits sont prévus pour la compensation à l'établissement national des invalides de la marine (ENIM) de l'exonération des contributions patronales à ce régime (vieillesse et maladie).

- Exonérations dites non-ENIM

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

Dispositif de soutien à l'emploi maritime (16,6 M€ en AE et en CP) : consistant en une prorogation du dispositif exceptionnel de soutien au secteur de transport de passagers mis en place en 2021.

ACTION 14,1 %

04 – Action interministérielle de la mer

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	27 059 044	27 059 044	2 162 534
Crédits de paiement	0	28 771 053	28 771 053	2 162 534

L'action civile de l'État en mer (AEM) revêt des formes diverses : police, réglementation des pêches, sécurité maritime, sauvegarde des personnes et des biens, missions techniques. Les 45 missions assignées à l'AEM sont prises en charge, à des degrés divers, par une dizaine de ministères. Le ministère chargé de la mer participe à plus de 40 missions, et en coordonne une quinzaine. Dans ce cadre, les services relevant de la direction des affaires maritimes mettent en œuvre les politiques relatives :

- au contrôle et à la surveillance des activités maritimes : les affaires maritimes sont habilitées au titre de l'ensemble des polices spéciales en mer (police des pêches, police de la navigation, de la sécurité des navires, des épaves, police de l'environnement) et agissent pour le compte des différents ministères intéressés. Cette mission connaît une montée en puissance importante depuis 2015 ;

- au contrôle de l'environnement marin : police encore jeune mais en pleine expansion depuis 2015 ;

- au contrôle et à la surveillance des pêches maritimes : depuis ces dernières années, faisant suite notamment à la montée en puissance de l'Agence européenne de contrôle des pêches (AECPP) et compte tenu d'exigences communautaires réglementaires de plus en plus importantes, la mission de contrôles des pêches s'est renforcée.

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

Le dispositif de contrôle et de surveillance s'articule autour de deux composantes, d'une part un dispositif hauturier composé à partir de 2022 de quatre patrouilleurs basés en métropole, ainsi que d'un cinquième patrouilleur basé à La Réunion (l'Osiris II) dédié à la surveillance des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), et d'autre part, un réseau d'unités littorales des affaires maritimes (ULAM) qui, à l'échelon départemental à terre et en mer, participent au contrôle des activités maritimes côtières dans leur diversité. L'ensemble de ces moyens nautiques assure des missions de surveillance et contrôle des pêches (60 % de l'activité), selon une réglementation européenne très évolutive et prégnante, ainsi que d'autres missions de surveillance (environnement marin, navigation, activités de plaisance) et prévention des pollutions, assistance et sauvetage en mer (40% de l'activité).

Le dispositif entre aussi dans le cadre du plan de modernisation AM2022. D'une manière générale, l'ensemble des contrôles sera organisé par ciblage grâce à deux centres opérationnels : le centre national de surveillance des pêches (CNSP) et le centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM). Des entrepreneurs d'intérêt général (EIG) travaillent à la réalisation d'un tel système basé sur l'analyse de données numériques (Projets « MonitorFish - MonitorEnv », « RapportNav »).

Le « **dispositif POLMAR** » (**POLLution MARine**) est une organisation instituée en France en 1978, à la suite de la catastrophe de l'Amoco Cadiz sur les côtes de Bretagne, et a été renforcée depuis les accidents de l'Erika (1999) et du Prestige (2002) afin de mieux lutter contre la pollution et renforcer la coordination. Le dispositif Polmar comprend un volet marin ORSEC Polmar/Mer activé par les préfets maritimes lorsqu'une intervention en mer est nécessaire, et un volet terrestre ORSEC Polmar/Terre activé par les préfets des départements concernés par la pollution, sous l'autorité du ministre de l'Intérieur, en cas de pollution importante sur le littoral ou menaçant de l'atteindre. L'action du programme vise dans le cadre Polmar/Terre, d'une part, à l'entretien des stocks des centres de stockage de matériels de lutte anti-pollution (8 centres interdépartementaux en métropole et 6 centres outre-mer nécessitent un entretien régulier des bâtiments, matériels), et d'autre part, au maintien des compétences des correspondants Polmar départementaux qui sont chargés notamment de tenir à jour les volets Polmar/Terre de la planification Orsec départementale et d'organiser régulièrement des exercices d'entraînement et des formations locales.

La modernisation du dispositif est au programme du projet AM2022 et a abouti en 2020 à la création d'un pôle national d'expertise Polmar/Terre, positionné à Brest. La raréfaction et la dispersion des effectifs nécessitent de concentrer la gestion (connaissance, maintenance et logistique) des stocks sur certaines implantations. Cette concentration va impliquer à partir de 2022 des transferts de matériels, un réaménagement de certains centres pour accueillir le matériel supplémentaire ou une recherche de nouveau site. Un programme d'investissement pour le renouvellement de barrages est nécessaire ainsi que l'acquisition de matériels innovants de protection destinés aux zones à fort courant.

Quant à la **navigation de plaisance maritime et fluviale et aux loisirs nautiques**, le ministère met en place des outils de connaissance du secteur et adapte la réglementation pour le développement de cette filière. L'enjeu économique de la filière nautique est important dans son ensemble et pour certains territoires : sur le plan de la construction, la France est le premier constructeur de bateaux de plaisance en Europe et le second au niveau mondial. Pour l'activité de la plaisance tant privée que professionnelle, la filière représente une activité cruciale pour les régions littorales (PACA avec le yachting, côte atlantique etc.) compte tenu de l'étendu de notre littoral et il s'agit d'une activité non exportable. Un important travail de dématérialisation des procédures est entrepris pour simplifier les démarches administratives des usagers dans la gestion de leur bateau. Le référentiel des règles et mesures de sécurité des activités de plaisance et de nautisme évolue régulièrement afin de le simplifier en l'adaptant à la technique, aux

pratiques et en responsabilisant les pratiquants. La communication est également un enjeu majeur des politiques publiques dans ce secteur : la filière des activités nautiques est hétérogène et représente un public important (de l'ordre de 5 millions de plaisanciers réguliers et plus de 15 millions de pratiquants réguliers ou occasionnels du nautisme).

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

Dans le domaine de l'accidentologie, l'ouverture des données a fait l'objet d'un effort particulier notamment avec le **système national d'observation de la sécurité des activités nautiques (SNOSAN)**. Il s'agit d'un observatoire interministériel créé en juillet 2015. Il vise à mieux connaître les caractéristiques des accidents relatifs à la plaisance et aux sports nautiques, à des fins de prévention. Il associe quatre partenaires publics et une association : le ministère de la mer (direction des affaires maritimes), le ministère des Sports, le ministère de l'Intérieur, l'École nationale de voile et des sports nautiques (ENVSAN) et la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). En juillet 2018, la DAM a publié sur internet les données sur les opérations de sauvetage et d'assistance des CROSS effectuées depuis 1985, ainsi qu'une cartographie de ces opérations. Le SNOSAN a également ouvert un site web sur lequel une cartographie des avis urgents aux navigateurs est consultable en direct. Cet observatoire permet d'avoir les bilans quasiment en temps réel. Tous les ans, un bilan annuel de l'accidentologie est publié.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	18 659 791	18 533 180
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	18 659 791	18 533 180
Dépenses d'investissement	8 202 346	10 040 965
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	8 202 346	10 040 965
Dépenses d'intervention	196 907	196 908
Transferts aux autres collectivités	196 907	196 908
Total	27 059 044	28 771 053

Dispositif de Contrôle et de Surveillance : 6,1 M€ en AE et 7,8 M€ CP

Crédits de fonctionnement (5,35 M€ en AE et 5,36 M€ en CP)

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

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

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

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

Les crédits dédiés aux cultures marines représentent 0,23 M€ en AE et 0,2 M€ en CP.

Crédits d'investissement (0,75 M€ en AE et 2,62 M€ en CP)

Dans le cadre de la quatrième année de mise en œuvre du plan de modernisation, l'année 2022 verra la fin du paiement du patrouilleur Méditerranée engagé en 2019.

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

Plan POLMAR-Terre : 2,17 M€ en AE et 2,24 M€ en CP*Dépenses de fonctionnement (1,3 M€ en AE et en CP)*

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

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

Dépenses d'investissement (0,7 M€ en AE et 0,78 M€ en CP)

Les centres de stockage peuvent bénéficier des marchés nationaux concernant l'acquisition de matériels techniques spécifiques : barrages flottants anti-pollution (barrages à réserve de flottaison), matériels spécialisés (récupérateurs pour produits visqueux, pompes), matériels de conditionnement (enrouleurs pour les barrages gonflables, conteneurs pour les barrages à réserve de flottaison), matériels de manutention et de transport (chariots-élévateurs, véhicules utilitaires, embarcations). Deux marchés portant sur l'acquisition de barrages moyens et sur la flottaison permanente devront être passés en 2022.

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

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

Plaisance et littoral : 0,77 M€ en AE et 0,63 M€ en CP*Crédits de fonctionnement (0,35 M€ AE et 0,31 M€ en CP)*

Des crédits sont alloués à la gestion de la base du questionnaire pour l'examen des permis plaisance, au financement de brochures et de campagnes d'information relatives à la sécurité des activités nautiques, ainsi que la participation aux manifestations ayant trait au nautisme. Ces crédits servent également à disposer de données fiables sur la filière (observatoire des ports de plaisance et de l'accidentologie). En outre, les crédits sont employés pour le maintien en condition opérationnelle des systèmes informatiques qui sont en pleine mutation.

Crédits d'investissements (0,4 M€ en AE et 0,3 M€ en CP)

Dans le cadre du plan de modernisation des affaires maritimes, des crédits sont destinés à la poursuite de la modernisation du système d'immatriculation des navires dans le cadre du portail « démarches plaisance » et l'extension de ses fonctionnalités par l'intégration du registre des bateaux fluviaux.

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

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

Coordination mer et littoral : 17,8 M€ en AE et 17,72 M€ en CP*Crédits de fonctionnement (11,44 M€ en AE et 11,37 M€ en 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 six ans. Ils sont également des instruments de la mise en œuvre de la directive planification de l'espace marin transposée en droit

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

L'année 2022 devrait permettre la mise en œuvre des DSF dans plusieurs domaines, *via* notamment les actions du fonds d'intervention maritime (FIM) sur :

- L'industrie nautique : valoriser l'expertise française, source de valeur ajoutée.

Le fonds d'intervention cible le soutien aux innovations à destination des usagers, notamment *via* le lancement d'appels à projets partenariaux dans les territoires, des actions de communication autour d'applications et le soutien à la mise en place de filières de déconstruction des navires.

- Le dragage : valoriser durablement les sédiments pour répondre aux exigences de la loi pour l'économie bleue.

Le fonds d'intervention doit permettre de :

- soutenir les grands ports maritimes (GPM) de l'Hexagone lorsque ceux-ci prennent en charge une partie du stockage des sédiments, en attendant leur valorisation ;

- accompagner la structuration des filières de valorisation, notamment *via* des expérimentations qui permettent d'apporter des preuves de concept de certains types de réemploi par des expérimentations et/ou de susciter de nouvelles expérimentations qui auront vocation à être généralisées.

- Tourisme maritime et côtier : accompagner la valorisation du patrimoine littoral et sous-marin.

Les crédits permettront de soutenir la mise en place d'un appel à candidature, en appui aux maîtres d'ouvrage publics (en particulier les Parcs naturels marins), en priorité en faveur de l'identification des sentiers sous-marins des infrastructures d'accueil nécessaires à terre.

- Aquaculture : soutenir la transformation de la filière vers le BIO et accompagner sa transition numérique.

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

- Formation et métiers de la mer : renforcer les actions en faveur de la structuration des filières de formation et la connaissance des métiers

Les crédits permettront d'accompagner la structuration de l'offre de formation dans les OM (not. Guyane), de soutenir le renforcement de l'attractivité des métiers de la mer, et les actions de sensibilisation pour renforcer la culture maritime.

Sans intervenir en plus des crédits sollicités dans le cadre du plan de relance pour la pêche ou le Fontenoy du maritime, les crédits permettront également d'initier un accompagnement de long terme est nécessaire en faveur du développement de l'apprentissage dans les métiers du maritime, d'une meilleure lisibilité de l'offre de formation, ainsi que d'une modernisation de l'outil de formation pour positionner des compétences en appui au développement de la filière EMR.

- Économie sociale et solidaire bleue

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

- Biotechnologies bleues : permettre l'émergence d'acteurs français positionnés sur des segments à haute valeur ajoutée du volet alimentaire à l'échelle européenne.

Les crédits permettront d'établir une cartographie du secteur via des études dédiées, d'identifier et de réunir les acteurs du secteur à l'échelle des façades maritimes avant de lancer des appels à projets sur des segments spécifiques.

Crédits d'investissements (6,35 M€ en AE et en CP)

Une partie des crédits identifiés dans le FIM relèvent d'opérations d'investissements.

Des actions transversales liées à la valorisation des données, au rayonnement de l'expertise française à l'échelle internationale ainsi qu'à l'animation des services déconcentrés sont également prévues.

ACTION 4,1 %

05 – Soutien au programme

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	7 959 016	7 959 016	180 000
Crédits de paiement	0	8 552 648	8 552 648	180 000

Cette action assure le soutien global à l'ensemble du programme. Elle contribue notamment au développement des systèmes d'informations du programme. Elle a également un deuxième volet d'action sur le financement d'opérations liées aux ressources humaines.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	6 470 438	7 064 549
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	6 470 438	7 064 549
Dépenses d'investissement	1 488 578	1 488 099
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	1 488 578	1 488 099
Total	7 959 016	8 552 648

Dépenses communes au programme : 7,95 M€ en AE et 8,55 M€ en CP

Dépenses de fonctionnement (5,45 M€ en AE et 6,05 M€ en CP)

Ces dépenses incluent le coût de fonctionnement courant des services déconcentrés de métropole et d'outre-mer, soit quatre directions inter-régionales (DIRM) en métropole, quatre directions de lamer (DM) en outre-mer, et quatre services en collectivités d'outre-mer.

Le budget de fonctionnement support de l'administration centrale comprend les dépenses relevant de la direction des affaires maritimes ou mutualisées :

- Dépenses nationales : déplacements des agents de l'administration centrale (nombreuses missions à l'étranger), études et frais divers (certification qualité), remboursement des personnels mis à disposition. Il s'agit également du fonctionnement du guichet unique du registre international français (RIF) basé à Marseille (loyer, fonctionnement courant, frais de déplacements) ;
- Dépenses mutualisées : l'administration centrale prend également à sa charge, pour l'ensemble du programme, les crédits des frais de changement de résidence des agents mutés sur un poste relevant des services des affaires maritimes, au départ de la métropole ou de l'outre-mer, ainsi que les congés bonifiés et frais liés au dialogue social. Le budget relatif aux liens du Réseau Interministériel de l'État (RIE) pour l'ensemble des services de métropole et d'outre-mer est également centralisé en raison du mode de gestion de cette prestation.

Dépenses de fonctionnement des entités rattachées au programme (1,02 M€ en AE et en CP)

Les établissements suivants sont concernés par ces dépenses :

- L'école nationale de sécurité et d'administration de la mer (ENSAM) : 0,56 M€ en AE et en CP. Cette école assure la formation entre autre des administrateurs des affaires maritimes et dispense également des formations maritimes pour un public plus large aux agents de différents ministères ;
- Le centre de valorisation des ressources humaines (CVRH) : 0,039 M€ en AE et en CP. Cet établissement participe à la formation des agents ;
- La direction des services informatiques (DSI) de Saint-Malo: 0,42 M€ en AE et en CP. Cette antenne assure le maintien en condition opérationnelle, l'hébergement et le développement des systèmes d'informations de la DAM.

Dépenses d'investissement (1,48 M€ en AE et en CP)

Pour 2022, de nombreux investissements informatiques seront portés par cette action, en parallèle des actions menées dans le cadre du plan de relance sur la rénovation et la modernisation des systèmes d'information. D'autres opérations d'investissements sont portées par les services déconcentrés.

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ET EMPLOIS ALLOUÉS AUX OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
ASP - Agence de services et de paiement (P149)	208 333	208 333	210 526	210 526
Transferts	208 333	208 333	210 526	210 526
ENSM - Ecole nationale supérieure maritime (P205)	18 250 000	18 250 000	23 250 000	23 250 000
Subventions pour charges de service public	18 250 000	18 250 000	23 250 000	23 250 000
ENIM - Etablissement national des invalides de la marine (P197)	43 283 889	43 283 889	43 000 000	43 000 000
Transferts	43 283 889	43 283 889	43 000 000	43 000 000
Total	61 742 222	61 742 222	66 460 526	66 460 526
Total des subventions pour charges de service public	18 250 000	18 250 000	23 250 000	23 250 000
Total des dotations en fonds propres	0	0	0	0
Total des transferts	43 492 222	43 492 222	43 210 526	43 210 526

Les crédits alloués à l'ASP concernent essentiellement les subventions accordées dans le cadre de la formation continue des marins. Les crédits destinés à l'ENIM correspondent aux exonérations de contributions patronales bénéficiant aux armateurs en situation de concurrence internationale pour leurs navires battant pavillon français et communautaires.

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

EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

Intitulé de l'opérateur	LFI 2021				PLF 2022			
	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs		ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs	
			sous plafond	hors plafond			sous plafond	hors plafond
ENSM - Ecole nationale supérieure maritime			232	16			232	16
Total			232	16			232	16

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

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

	ETPT
Emplois sous plafond 2021	232
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2021	
Impact du schéma d'emplois 2022	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2022	232
Rappel du schéma d'emplois 2022 en ETP	

OPÉRATEURS

Avertissement

Le volet « Opérateurs » des projets annuels de performance évolue au PLF 2022. Ainsi, les états financiers des opérateurs (budget initial 2021 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2021 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2021 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) ne seront plus publiés dans le PAP mais le seront, sans commentaires, dans le « jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

ENSM - ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME

Missions

L'École nationale supérieure maritime (ENSM) est un établissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel (EPSCP), constitué sous la forme d'un grand établissement, elle est issue du regroupement des quatre écoles nationales de la marine marchande du Havre, de Marseille, de Nantes et de Saint-Malo.

L'école a été créée le 1er octobre 2010, en application du décret modifié 2010-1129 du 28 septembre 2010. L'ENSM est placée sous la tutelle du ministère de la mer auprès de la direction des affaires maritimes (DAM), et a pour mission principale de dispenser des formations supérieures scientifiques, techniques et générales, notamment d'officiers de la marine marchande et d'ingénieurs, dans les domaines des activités du secteur de l'économie maritime et portuaire, de la navigation maritime et fluviale, des transports, de l'industrie, des pêches maritimes et des cultures marines, de l'environnement et du développement durable.

Les cursus de formation proposés par l'ENSM s'organisent en filières autour 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.

Gouvernance et pilotage stratégique

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

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

Le Fontenoy du Maritime portait notamment sur le « développement de l'emploi et des compétences » et a permis de définir les perspectives d'évolution de l'ENSM.

Perspectives d'évolution pour 2022

A l'issue du Fontenoy du maritime, l'ENSM a pour ambition de :

- Participer au rayonnement et à la souveraineté maritime française à l'international dans un objectif de décarbonation et d'indépendance, tout en inscrivant l'ENSM dans la trajectoire des grands établissements d'enseignement supérieur ;
- Inscrire l'excellence, l'évolution, la solidarité, les réseaux et l'ouverture sociale comme moteur de cette ambition.

Les objectifs poursuivis sont :

Affaires maritimes

Programme n° 205 OPÉRATEURS

- D'augmenter le nombre d'officiers formés à l'école nationale supérieure maritime (ENSM) afin de répondre aux besoins des acteurs de l'économie maritime en termes d'emplois, de formation et de recherche ;
- Être le référent international en matière de formation maritime (métier et pédagogie innovante et inclusive) ;
- S'appuyer sur la recherche pour accompagner et anticiper les évolutions métiers.

Participation de l'opérateur au plan de relance

L'opérateur ne perçoit pas de crédits au titre du plan de relance.

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

(en milliers d'euros)

Programme intéressé Nature de la dépense	LFI 2021		PLF 2022	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
205 – Affaires maritimes	18 250	18 250	23 250	23 250
Subvention pour charges de service public	18 250	18 250	23 250	23 250
Dotation en fonds propres	0	0	0	0
Transfert	0	0	0	0
Total	18 250	18 250	23 250	23 250

En 2022, la subvention pour charges de service public allouée à l'ENSM est abondée de 5 M€ en AE et en CP et s'établit à 23,25 M€, conformément à l'orientation donnée à l'issue du Fontenoy du maritime d'augmenter le nombre d'officiers de la marine.

Un montant de 29 K€ est inscrit au titre des "autres financements de l'Etat" dans le budget initial 2021 qui n'était pas prévu au tableau de financement de l'Etat au stade du PLF 2021.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2021	PLF 2022
	(1)	
Emplois rémunérés par l'opérateur :	248	248
– sous plafond	232	232
– hors plafond	16	16
<i>dont contrats aidés</i>		
<i>dont apprentis</i>		
Autres emplois en fonction dans l'opérateur :		
– rémunérés par l'État par ce programme		
– rémunérés par l'État par d'autres programmes		
– rémunérés par d'autres collectivités ou organismes		

(1) LFI et LFR le cas échéant

En 2022, le schéma d'emploi de l'ENSM est nul.