



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Projet annuel de performances

Annexe au projet de loi de finances pour 2026

PROGRAMME 205

Affaires maritimes, pêche et aquaculture



PROGRAMME 205

Affaires maritimes, pêche et aquaculture

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Eric BANEL

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

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

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

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

La stratégie nationale mer et littoral (SNML) adoptée en 2024 sert de cadre de référence en donnant une vision ensemble des enjeux de l'économie bleue durable, de la protection des océans et des politiques maritimes et littorales à horizon 2030. Elle fixe les grandes orientations de la planification de l'espace maritime et littoral, et permet de prendre davantage en compte les interactions entre les politiques publiques menées sur le littoral et celles menées en mer.

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

- Une politique ambitieuse de sécurité et de sûreté maritimes ;
- Un soutien volontariste à l'économie bleue et à l'emploi maritime ;
- La promotion d'un pavillon français de haute qualité ;
- Le développement de l'innovation dans toutes les composantes du maritime, notamment dans un objectif de décarbonation des navires et des flottes (commerce, pêche, plaisance) ;
- La surveillance et le contrôle des activités maritimes et de l'environnement marin, en développant les technologies de connaissance et de surveillance, en édictant et en contrôlant la réglementation sur ce périmètre, notamment par une participation forte à l'action de l'État en mer (AEM) ;
- Une gestion durable des ressources halieutiques et aquacoles, s'inscrivant dans une dynamique d'aménagement du territoire ;
- La recherche, par une planification maritime adaptée, d'un meilleur équilibre entre les différents usagers de la mer (commerce, alimentation, nautisme, littoral, etc.), le développement des énergies marines renouvelables et la protection des océans.

La Conférence des Nations unies sur l'océan (Unoc) organisée à Nice en juin 2025 a été un véritable catalyseur des enjeux maritimes et a donné une forte visibilité à la France. La France a su fixer un cap clair autour de 4 priorités : renforcer la protection de la biodiversité marine ; lutter contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ; décarboner le secteur du maritime ; lutter contre les pollutions plastiques.

Afin de pouvoir répondre à ces enjeux, le programme 205 bénéficiera de 290 M€ de crédits en 2026.

Les principaux efforts du programme porteront sur les axes suivants :

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

Pour répondre aux enjeux de sécurité maritime (plus de 20 000 demandes d'interventions de secours en mer annuellement), le plan de réforme et de modernisation des Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) sera poursuivi en 2026. Au-delà de la modernisation des équipements, l'objectif est d'améliorer la synergie entre les CROSS. Dans le domaine de la signalisation maritime, la modernisation de la flottille des baliseurs se poursuit et va permettre une plus grande efficacité avec des navires plus polyvalents, mieux adaptés et plus écologiques, dont les deux derniers seront livrés en 2026 et 2027.

2. Une formation maritime de qualité sur tout le territoire national.

La réforme des lycées professionnels menée depuis la rentrée 2023-2024 a permis de consolider et de renforcer les atouts de l'enseignement maritime en France hexagonale. Le développement de cet enseignement dans les territoires ultramarins sera l'une des priorités de l'année 2026 avec la pérennisation des formations existantes et l'ouverture de nouvelles formations. Pour accompagner l'ensemble de ces formations, un renforcement du partenariat stratégique entre le ministère de l'éducation nationale et le ministère en charge de la mer sera recherché. L'accompagnement de l'école nationale supérieure maritime (ENSM) se poursuit pour atteindre l'objectif de doublement des effectifs des officiers formés à l'horizon 2027 afin de répondre aux besoins croissants du secteur.

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

L'appui aux différentes filières (nautisme et plaisance, construction et réparation navales, transport et services maritimes, etc.) demeure un axe majeur du programme. Ainsi, en matière de soutien à la flotte de commerce, le dispositif d'exonération de charges patronales vise à renforcer l'attractivité du pavillon français et européen dans un contexte de forte concurrence internationale. Combiné aux renforcements des contrôles à bord des navires menés par les services de l'État, il contribue également à lutter contre le dumping social.

Dans le domaine de la décarbonation, la DGAMPA continuera à mobiliser et à fédérer l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur afin d'accélérer la transition énergétique du secteur maritime. L'un des objectifs de cette démarche est de favoriser la compétitivité de nos industries, bureaux d'études et centres de recherche du maritime qui ont un rôle crucial à jouer en orientant les armateurs vers les solutions de décarbonation les plus efficaces et compétitives.

4. La préservation de l'environnement marin.

La direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture anime et coordonne les politiques de surveillance et de contrôle en mer, tout particulièrement dans les domaines de la navigation, de la pêche et de l'environnement marin. Le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes participe ainsi à la majorité des missions de l'action de l'État en mer (AEM) et dispose pour cela d'unités littorales et de patrouilleurs hauturiers. Le renouvellement des patrouilleurs hauturiers est en voie d'achèvement. Pour conduire à bien ses missions, essentielles à l'environnement marin et à une gestion durable des stocks halieutiques, le renouvellement des petits moyens nautiques sera poursuivi en 2026.

En matière de lutte contre les pollutions marines accidentelles (marées noires), le programme maintient les moyens du plan POLMAR Terre tout en travaillant à la modernisation de l'organisation, ce qui nécessite des infrastructures rénovées dont les travaux initiés en 2025 (centre du Verdon) seront poursuivis en 2026 (centre d'Ajaccio).

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

La politique menée pour le secteur de la pêche et de l'aquaculture s'appuie sur la Politique commune des pêches (PCP). Le programme finance l'acquisition de connaissances, les dispositifs de contrôle des pêches et les cofinancements nationaux du Fonds européen des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (FEAMPA) établi pour la période 2021-2027. En 2026, la mobilisation du FEAMPA sera optimisée en sécurisant les contreparties nationales.

S'agissant de la préservation de la ressource halieutique, les efforts menés ces dernières années en vue d'augmenter la collecte et l'analyse de données seront poursuivis en lien notamment avec l'IFREMER.

Enfin, le soutien aux entreprises du secteur impacté par la fermeture hivernale du Golfe de Gascogne est maintenu en 2026 et permettra d'assurer aux pêcheurs et au mareyeurs un niveau d'indemnisation similaire à 2024 et 2025.

6. Une action performante et modernisée

Le budget 2026 permet de poursuivre la modernisation de l'administration de la mer par la mise en œuvre du projet « Administration de la mer 2027 » et la rénovation en profondeur du système d'information des pêches et de l'aquaculture pour le rendre plus robuste, plus agile, lui permettant ainsi de répondre aux hautes exigences de l'Union européenne. Cette rénovation s'accompagnera d'une refonte de l'écosystème armateur avec un objectif de simplification des démarches à faire par les armateurs et une meilleure prise en compte de leurs besoins. La modernisation, la simplification et la sécurité des systèmes d'information aux services des politiques maritimes seront ainsi accélérés.

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 de vérification des signalements de pollutions marines par moyens habilités

INDICATEUR 1.3 : Contrôle des navires

INDICATEUR 1.4 : Contrôles menés par le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes dans le cadre des politiques publiques relatives à l'environnement marin

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

INDICATEUR 2.1 : Taux d'emploi des anciens élèves des établissements d'enseignement maritime 6 mois après leur sortie de formation

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

OBJECTIF 3 : Mieux contrôler les activités de pêche

INDICATEUR 3.1 : Contrôles menés par les administrations de l'État dans le cadre de la politique commune des pêches

INDICATEUR 3.2 : Efficacité des contrôles des pêches réalisés

INDICATEUR 3.3 : 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 au titre des contrôles par l'État du port. Les gouvernements de la plupart des pays européens s'unissent pour développer le contrôle de la sécurité des navires étrangers au titre de leurs prérogatives d'État du port aux termes du Mémorandum de Paris sur le contrôle par l'État du port (MOU). Ce dispositif impose des obligations annuelles en matière d'inspections des navires.

Aux actions préventives des accidents maritimes s'ajoutent les actions de sauvetage des personnes, des biens et la diffusion des renseignements de sécurité maritime que l'administration des affaires maritimes est chargée de mettre en œuvre par l'intermédiaire des 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 déclenchées à bord des navires battant pavillon français.

En matière de surveillance des pollutions marines, les CROSS 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.

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

Le DCS se compose de 27 unités littorales des affaires maritimes (ULAM) (6 en outre-mer) de 4 patrouilleurs hauturiers des affaires maritimes en métropole et d'un patrouilleur outre-mer basé à La Réunion. Le DCS totalise 64 moyens nautiques. Outre les contrôles liés à la réglementation des pêches, les ULAM réalisent des contrôles pour la protection de l'environnement. La DGAMPA pilote au niveau national la politique d'acquisition des moyens nautiques du DCS des affaires maritimes et contribue à la définition des enjeux liés au statut des agents du DCS.

Le DCS est également composé de deux centres opérationnels : le CNSP (cf. objectif 3), et le centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM). Ce dernier assure la coordination des moyens de contrôle engagés sur une mission de surveillance de l'environnement marin. Il assure également la veille juridique et le rapportage des missions.

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	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Part des personnes sauvées après une opération de sauvetage coordonnée par les CROSS	%	99,6	99,6	>98	>98	>98	98

Précisions méthodologiques

Source des données :

- Sous-indicateurs 1-3-1 - Niveau de sécurité sur la flotte domestique : taux de prescriptions sur contrôles majeurs : DGAMPA à partir des données du système d'informations décisionnel GINA (enregistrement des visites de sécurité des navires sous pavillon français) et base de données européenne THETIS EU.

- Sous-indicateurs 1-3-2 - Prévention des pollutions par les navires : taux de réalisation des contrôles environnementaux : Extraction du nombre de contrôles au titre des directives (UE) 2019/883 et 2016/802 dans la base de données de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA)

Mode de calcul :

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

Ratio entre :

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

- Sous-indicateurs 1-3-2 – Prévention des pollutions par les navires : taux de réalisation des contrôles environnementaux

Ratio entre :

Numérateur : Nombre de contrôles environnementaux réalisés X 100

Dénominateur : Objectif de contrôles environnementaux fixés par la Commission Européenne

JUSTIFICATION DES CIBLES

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

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.

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

INDICATEUR

1.2 – Taux de vérification des signalements de pollutions marines par moyens habilités

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Taux de vérification des signalements de pollutions marines par moyens habilités	%	43,2	45,76	>=40	>=40	>=40	>=40

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : Nombre de pollutions confirmées et infirmées / nombre total de signalements) x 100

Commentaires : Le périmètre couvert prend en compte le nombre total de pollutions confirmées et infirmées par moyens habilités en fonction du nombre total de signalements reçus par les CROSS.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Cet indicateur a été modifié dans le cadre des travaux de performance du PAP 2025. En effet, l'ancien indicateur ne retranscrivait pas l'ensemble des efforts déployés par les CROSS car il ne se concentre que sur les pollutions confirmées et reliées à un navire source. Or, de nombreux moyens sont tout de même engagés chaque année pour vérifier l'existence de possibles pollutions, quand bien même les signalements seraient infirmés (en cas de pollution non avérée).

Le nouvel indicateur permet de quantifier le travail effectué par les CROSS en région métropolitaine et en outre-mer afin de mieux visualiser les réels efforts déployés par ces derniers, sans se focaliser uniquement sur le rattachement d'un navire à une pollution, tout en prenant en compte les vérifications effectuées par moyens d'État même lorsqu'une pollution signalée est infirmée.

L'objectif cible supérieur ou égal à 40 % permet de s'axer sur l'indicateur de performance institué par la nouvelle révision de la Directive européenne 2005/35/CE (article 10-1-d) qui consiste en un ratio entre le nombre d'alertes CleanSeaNet « à haut niveau de confiance » et les moyens engagés pour vérifier ces alertes (indépendamment du résultat). Dans le cadre de cette Directive, la cible à atteindre est de 25 %, cet objectif a été revu à la hausse dans le cadre du RAP pour être supérieur ou égal à 40 %.

INDICATEUR**1.3 – Contrôle des navires**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Niveau de sécurité sur la flotte domestique : taux de prescriptions sur contrôles majeurs	%	2,87	0,6	<6.5	5	4	3
Prévention des pollutions par les navires : taux de réalisation des contrôles environnementaux	%	0,33	0,59	1	100	100	100

Précisions méthodologiques**Précisions méthodologiques**

Source des données :

- Sous-indicateurs 1-3-1 - Niveau de sécurité sur la flotte domestique : taux de prescriptions sur contrôles majeurs : DGAMPA à partir des données du système d'informations décisionnel GINA (enregistrement des visites de sécurité des navires sous pavillon français) et base de données européenne THETIS EU.

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

Mode de calcul :

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

Ratio entre :

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

La cible à atteindre pour le sous-indicateur 1-3-1 correspond à la bonne réalisation, par les inspecteurs de la sécurité des navires travaillant en centre de sécurité des navires, des contrôles majeurs tels que prévus dans l'application GINA. Le taux de prescription, à savoir le nombre de contrôle majeur faisant l'objet d'une déficience lors de l'inspection du navire, doit être le plus faible possible afin de garantir un niveau de sécurité suffisant sur les navires de la flotte domestique française.

La cible à atteindre pour le sous-indicateur 1-3-2 correspond, à minima, à la réalisation par les services déconcentrés de la totalité des actions de contrôle attribuées annuellement par la Commission Européenne au titre des directives (UE) 2019/883 et (UE) 2016/802.

INDICATEUR

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Nombre de missions rapportées au CACEM (centre d'appui au contrôle de l'environnement marin)	Nb	5628	6975	5800	8400	9030	9707
Part de contrôle environnement marin réalisée par le DCS, par rapport au total des contrôles rapportés au CACEM	%	44	37,8	45	28	25	25

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAMPA, bilans du centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM).

Mode de calcul : Le nombre de missions rapportées est la somme de toutes les missions ouvertes par les agents du CACEM à la suite d'un appel d'une unité de contrôle de l'environnement marin. Une mission sur le terrain à terre ou en mer d'une unité ou plusieurs (dans le cadre d'une mission interservices) sur les thématiques des plans de contrôle et de surveillance de l'environnement marin, de pêche à pied professionnelle ou de loisir, et de pêche de loisir embarquée est comptabilisée comme une mission par le CACEM. Un contrôle est défini comme l'action d'une unité envers une personne physique ou morale ou un véhicule terrestre ou nautique, visant à vérifier le respect de la réglementation applicable.

La part de contrôle environnement marin est le ratio entre le nombre de contrôles auxquels ont participé les agents du DCS et le nombre total de contrôles effectués rapportés au CACEM.

JUSTIFICATION DES CIBLES

L'indicateur 1.4 est relatif à la police de l'environnement marin. Cette police spéciale est relativement jeune et a commencé à être structurée à partir de 2015. Cette structuration s'est traduite à la DGAMPA d'une part par le renforcement des compétences des agents de contrôle, via le commissionnement d'inspecteur de l'environnement, et d'autre part par la création du centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM). Le CACEM est devenu progressivement incontournable dans le contrôle de l'environnement marin et est désormais bien connu des unités de contrôles, ce qui explique la hausse très importante depuis 2017 du nombre de contrôles rapportés.

De plus le CACEM s'est doté d'outils permettant de fiabiliser le rapportage et la comptabilisation des opérations (MonitorENV, Metabase).

Le CACEM poursuit aujourd'hui son action de rayonnement et de pédagogie auprès de l'ensemble des unités contribuant à la surveillance et au contrôle de l'environnement ; dans ce contexte, le nombre global de contrôles rapportés au CACEM devrait poursuivre son augmentation, et la part relative des contrôles rapportés par le DCS est appelée à se stabiliser dans un premier temps (cible de 30 % pour 2025 et 28 % en 2026) et à diminuer dans un second temps. Les unités du DCS sont désormais formées à la police de l'environnement marin et de nombreux agents sont commissionnés inspecteur de l'environnement. Au-delà des cibles quantitatives, une amélioration globale de la qualité des contrôles et de l'occurrence délictuelle est donc à prévoir.

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 initial suit la politique nationale de l'enseignement professionnel afin de garantir une meilleure employabilité aux élèves et de renforcer la lisibilité de l'offre de certification, en cohérence avec les évolutions des diplômes professionnels de l'éducation nationale. L'offre de formation sur le littoral est construite en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux de la formation initiale, rectorats et Régions notamment, en réponse aux besoins exprimés par les représentants des professions maritimes.

INDICATEUR

2.1 – Taux d'emploi des anciens élèves des établissements d'enseignement maritime 6 mois après leur sortie de formation

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Taux d'emploi parmi les élèves sortis de l'ENSM	%	95,3	98,2	95	95	95	95
Taux d'emploi parmi les élèves sortis des lycées professionnels maritimes	%	86,3	84,8	80	80	80	80

Précisions méthodologiques

Source des données : Sous-direction des gens de mer

Mode de calcul : Parmi les élèves inscrits en dernière année d'un cycle d'études professionnel et qui ne sont plus en études à la rentrée suivante, part de ceux qui sont en emploi salarié 6 mois après leur sortie d'études.

Commentaires :

L'indicateur, défini selon les mêmes principes que ceux du dispositif national interministériel Inserjeunes (DEPP et DARES), mesure le taux d'anciens élèves des établissements maritimes en emploi 6 mois après la fin de leur formation initiale. Cet indicateur prend en considération les élèves ayant poursuivi leurs études après l'obtention d'un premier diplôme.

JUSTIFICATION DES CIBLES**Sous-indicateur 2.1.1** : Taux d'emploi des élèves sortis de l'ENSM

Le taux d'emploi des élèves sortis de l'ENSM reste très élevé, notamment en raison de la tension sur le marché de l'emploi des officiers maritimes. La cible est maintenue à 95 %.

Sous-indicateur 2.1.2 : Taux d'emploi des élèves sortis des lycées professionnels maritimes

Le taux d'emploi correspond à la part des élèves inscrits en dernière année d'un cycle d'études professionnelles qui sont en emploi salarié 6 mois après leur sortie d'études et qui ne sont plus en études à la rentrée suivante. A l'issue d'un CAP ou d'un baccalauréat professionnel, et, dans une moindre mesure, d'un BTS, les élèves ont la possibilité de poursuivre leurs études. La nouvelle définition de l'indicateur, depuis 2025, met en évidence ainsi en évidence deux situations favorables pour les élèves après l'obtention d'un premier diplôme au sein des lycées professionnels maritimes : une poursuite d'études ou une première insertion professionnelle.

Le calcul du taux d'emploi parmi les anciens élèves des 6 mois après leur sortie de formation est réalisé à partir d'enquêtes dont le taux de réponse est faible. Les lycées professionnels maritimes devraient à terme intégrer le dispositif interministériel Inserjeunes, permettant ainsi de consolider le calcul de cet indicateur et d'harmoniser les pratiques relatives à l'analyse de l'insertion professionnelle des jeunes diplômés entre ministères.

La formation dans les lycées maritimes implique une constante adaptation aux attentes des acteurs maritimes : répondre aux besoins des employeurs sur la qualification des marins, développer les carrières des marins et ouvrir la formation à de nouveaux publics. Sa qualité est reconnue par les armements mais également par l'ensemble des employeurs des activités maritimes ou para-maritimes, pour lesquels la seconde carrière des navigants constitue une voie essentielle de recrutement. Le taux d'activité est néanmoins très sensible à la conjoncture économique et à la situation dans le domaine du transport maritime.

La cible proposée depuis 2025 est de 80 % pour le taux d'emploi des anciens élèves issus des formations des lycées professionnels maritimes.

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Evolution du nombre de marins français (employés sur un navire battant pavillon français)	Nb	15621	16620	16000	16800	17000	17000
Taux de connexion des usagers professionnels aux systèmes d'information des affaires maritimes	%	84	87,7	88	90	90	90
Nombre total de navires de commerce sous pavillon français	Nb	438	435	450	455	455	460
Jauge brute de la flotte de commerce sous pavillon français	milliers d'UMS	9677	9623	10000	10200	10500	10800

Précisions méthodologiques

Source des données : Mission flotte de commerce

Mode de calcul : Non communiqué

Commentaires : Modification des modalités de calcul des sous-indicateurs 2.2.3 et 2.2.4 liées à l'élargissement du périmètre couvert / Élargissement du périmètre car leurs statistiques concernant le nombre et la jauge des navires diffèrent entre leurs publications officielles et les sous-indicateurs précédemment retenus dans les PAP/RAP. Les sous-indicateurs précédents retenaient tous les navires de transport mais seulement environ la moitié des navires de services : étaient ainsi exclus les navires de service en remorquage côtier et navigation côtière, les navires en navigation côtière et cabotage national, les navires pilotes. Cette situation n'avait guère de sens et prenait sa source à une époque où leurs statistiques étaient plus restrictives (il y a une quinzaine d'années).

JUSTIFICATION DES CIBLES

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

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

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

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

A l'inverse, la réduction du périmètre des exonérations de cotisations patronales depuis 2025 pourrait entraîner *in fine* une baisse des marins dans la durée.

Sous-indicateur 2.2.2 Taux de connexion des usagers professionnels aux systèmes d'information des affaires maritimes : une hausse du taux des marins et armateurs connectés aux portails SI est souhaitée pour la période triennale 2025-2027.

Sous-indicateur 2.2.3 Nombre total de navires de commerce sous pavillon français :

La flotte française poursuit sa dynamique de croissance initiée depuis la seconde partie de la décennie précédente. De nouveaux opérateurs s'installent en France pour exploiter des navires depuis le territoire national. Cela s'ajoute à la bonne santé retrouvée des armateurs nationaux depuis la période pandémique.

Les investissements dans de nouvelles unités restent soutenus, accroissant ainsi la flotte nationale. Parmi les secteurs les plus dynamiques, on trouve le transport de GNL ainsi que celui des conteneurs et des services à l'éolien offshore.

Cette dynamique exerce une pression croissante sur le marché du travail, les marins se faisant de plus en plus rares. La concurrence est donc vive entre opérateurs pour les embauches de marins français, ce qui entraîne une augmentation notable des salaires.

Toutefois, la réduction du périmètre des exonérations de cotisations patronales depuis 2025 fait peser un risque réel d'interrompre la dynamique d'attractivité enclenchée cette dernière décennie, ce qui affecterait négativement la taille de la flotte sous pavillon français.

Sous-indicateur 2.2.4 Jauge brute de la flotte de commerce sous pavillon français :

Comme expliqué ci-dessus, la croissance de la flotte explique celle de la jauge. Cela est toutefois renforcé ans ses effets en raison de la taille grandissante des nouveaux navires au regard de ceux qu'ils remplacent.

OBJECTIF

3 – Mieux contrôler les activités de pêche

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

Conformément à l'arrêté ministériel du 22 mars 2007 relatif à l'action de l'État en mer (AEM) et à l'arrêté modifié du 09 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du pôle ministériel, la DGAMPA est en charge de la politique de contrôle des pêches maritimes, au plan national et dans le cadre des relations avec l'Union européenne et les organismes internationaux concernés.

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

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

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

Parmi les administrations concourant au contrôle des pêches, le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes est le premier contributeur à la police des pêches et la police de l'environnement marin. À ce titre, il se voit affecter 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).

INDICATEUR

3.1 – Contrôles menés par les administrations de l'État dans le cadre de la politique commune des pêches

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Taux de réalisation du nombre d'inspections en mer au regard du nombre prévu par le plan de contrôle annuel	%	86,7		100	100	100	100
<i>Pour information: nombre d'inspections de navires de pêche en mer réalisées</i>	<i>Nb</i>	<i>2098</i>					
Taux de réalisation du nombre d'inspections au débarquement au regard du nombre prévu par le plan de contrôle annuel	%	92,5		100	100	100	100
<i>Pour information: nombre d'inspections au débarquement réalisées</i>	<i>Nb</i>	<i>2624</i>					

Précisions méthodologiques

Mode de calcul : cet indicateur reprend l'ensemble des inspections en mer et au débarquement effectuées par toutes les administrations concourant au contrôle des pêches.

Le taux de réalisation est calculé en se basant sur l'expression de besoin de contrôle validée en comité de pilotage de contrôle des pêches pour les contrôles au débarquement et au comité de la fonction garde-côte pour les contrôles en mer.

Construction de l'indicateur : Les objectifs nationaux de contrôle de l'activité des navires de pêche sont révisés tous les ans en procédant à une analyse de risque fondée sur les espèces sensibles, les données disponibles par navire de l'année précédente et la disponibilité des moyens de contrôle et d'inspection.

Source des données : pour le nombre d'inspections effectuées, la source des données ici utilisée est celle du rapportage effectué auprès du Centre national de surveillance des pêches.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Une cible de 100 % est attribuée à cet indicateur, l'objectif étant que les diverses administrations atteignent à 100 % le nombre d'inspections en mer et à terre établi chaque année dans les plans de contrôle des pêches, et validé par le SGMer pour la métropole.

INDICATEUR

3.2 – Efficacité des contrôles des pêches réalisés

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Réalisation des objectifs définis par les plans interrégionaux et régionaux de contrôle (PIRC/PRC)	%	27		>60	>60	>60	>60
Pour information: nombre de contrôles des pêches	Nb	13 101					
Pour information : taux d'infractions constatées dans le contrôle des pêches	%	4.5					

Précisions méthodologiques

Source des données :

Concernant l'indicateur 3.2 : le mode de collecte des données de base est manuel. La DGAMPA et le CNSP sont responsables de la collecte de ces données.

Concernant les éléments « pour information » : rapportage réalisé par le CNSP via l'outil Métabase (contrôles en mer et au débarquement) et rapportage sous SATI (contrôles hors débarquement et en mer).

Mode de calcul :

Concernant l'indicateur 3.2 : il s'agit de la somme des objectifs atteints pour l'ensemble des PIRC/PRC (un objectif est atteint lorsque le taux de contrôle se situe au moins à 80 %) divisée par la somme des objectifs de chaque PIRC/PRC.

Concernant le taux d'infraction : ratio entre le nombre d'infractions constatées à la pêche et le nombre de contrôles des pêches. Cet indicateur reprend les contrôles réalisés en mer et au débarquement sur les façades métropoles et outre-mer toute administration confondue.

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

Commentaires :

Concernant l'indicateur 3.2 : chaque PIRC/PRC est réalisé par la DIRM concernée. Il fixe en moyenne une quinzaine d'objectifs par an et par façade maritime. Ainsi, au total, il y a une soixantaine d'objectifs. Un objectif est considéré comme atteint lorsque le taux de contrôle se situe au moins à 80 %.

Concernant le taux d'infraction : 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 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.

JUSTIFICATION DES CIBLES

Cet indicateur vise à refléter le bon ciblage des contrôles, en se basant sur les objectifs définis dans les plans de contrôle. Cette logique rejoint celle établie au niveau européen en matière de contrôle des pêches.

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

INDICATEUR

3.3 – 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	2023	2024	2025 (Cible PAP 2025)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Atteinte des objectifs par le DCS (%) en mer en métropole	%	70	105	100	100	100	100
Atteinte des objectifs par le DCS (%) au débarquement en métropole	%	90	104	100	100	100	100
Pour information: nombre de contrôles au CNSP	Nb	2 907					

Précisions méthodologiques

Source des données : DGAMPA, Monitor Fish, comité de pilotage de la DGAMPA.

Mode de calcul : Le nombre de contrôles rapportés par les agents du DCS au CNSP correspond aux contrôles des navires de pêche professionnelle en mer et à la débarque.

Les contrôles en mer réalisés par le DCS présentés dans le tableau ci-dessus concernent les navires de pêche professionnelle et de plaisance professionnelle. Une inspection au débarquement correspond au contrôle d'un navire de pêche professionnelle à quai, sur les lieux de débarquement du produit de la pêche.

L'atteinte des objectifs en pourcentage est calculée en faisant le ratio entre le nombre de contrôles prévus pour l'année n (qui est décidé en comité de pilotage de la DGAMPA et en comité de pilotage de la fonction garde-côtes), et le nombre de contrôles effectivement réalisés lors de l'année n par le DCS.

JUSTIFICATION DES CIBLES

L'indicateur 3.3. est le ratio entre la cible des contrôles décidée en comité de pilotage de la DGAMPA et en comité de pilotage de la fonction garde-côtes du SGMer, et les contrôles effectivement menés par le DCS. L'objectif chaque année est d'atteindre 100 % de réalisation des contrôles décidés lors des différents comités de pilotage, ce qui explique la cible de l'indicateur. L'écart entre le chiffre réalisé et la cible peut venir de l'engagement des unités du DCS sur d'autres thématiques de contrôle.

Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2025 ET 2026

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2025 PLF 2026	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Surveillance et sûreté maritimes		13 603 654 14 814 106	10 946 000 9 514 319	8 330 170 8 105 578	32 879 824 32 434 003	9 750 000 9 750 000
02 – Emplois et formations maritimes		25 965 383 23 033 155	1 175 041 682 324	8 262 000 8 274 562	35 402 424 31 990 041	0 0
03 – Innovation et flotte de commerce		1 125 000 1 425 000	0 0	79 409 496 75 735 247	80 534 496 77 160 247	0 0
04 – Action interministérielle de la mer		8 080 695 9 387 000	5 502 056 5 127 648	174 182 174 182	13 756 933 14 688 830	0 2 000 000
05 – Soutien et systèmes d'information		8 202 100 5 729 729	4 711 681 2 800 000	205 511 0	13 119 292 8 529 729	500 000 500 000
07 – Pêche et aquaculture		17 341 800 21 138 800	8 468 000 10 500 000	48 729 388 90 638 957	74 539 188 122 277 757	2 000 000 3 000 000
08 – Planification et économie bleue		2 073 232 2 073 232	730 000 1 130 000	21 277 0	2 824 509 3 203 232	0 0
Totaux		76 391 864 77 601 022	31 532 778 29 754 291	145 132 024 182 928 526	253 056 666 290 283 839	12 250 000 15 250 000

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2025 PLF 2026	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Total	FdC et AdP attendus
01 – Surveillance et sûreté maritimes		13 772 178 14 814 106	10 646 000 10 910 125	8 330 170 8 105 578	32 748 348 33 829 809	9 750 000 9 750 000
02 – Emplois et formations maritimes		25 965 383 23 033 155	2 673 259 680 542	8 262 000 8 274 562	36 900 642 31 988 259	0 0
03 – Innovation et flotte de commerce		1 125 000 1 425 000	0 0	79 409 496 75 735 247	80 534 496 77 160 247	0 0
04 – Action interministérielle de la mer		8 080 696 9 387 000	14 833 531 14 833 532	174 182 174 182	23 088 409 24 394 714	0 2 000 000
05 – Soutien et systèmes d'information		8 795 732 6 411 122	4 711 681 2 800 000	205 511 0	13 712 924 9 211 122	500 000 500 000
07 – Pêche et aquaculture		17 341 800 21 138 800	6 468 000 8 500 000	44 338 957 65 958 957	68 148 757 95 597 757	2 000 000 3 000 000
08 – Planification et économie bleue		2 073 232 2 073 232	730 000 1 030 000	10 665 914 14 417 790	13 469 146 17 521 022	0 0
Totaux		77 154 021 78 282 415	40 062 471 38 754 199	151 386 230 172 666 316	268 602 722 289 702 930	12 250 000 15 250 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2025, 2026, 2027 ET 2028

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2025 PLF 2026 Prévision indicative 2027 Prévision indicative 2028				
3 - Dépenses de fonctionnement	76 391 864 77 601 022 81 493 965 81 483 965	12 250 000 15 250 000 15 250 000 15 250 000	77 154 021 78 282 415 82 087 598 82 077 598	12 250 000 15 250 000 15 250 000 15 250 000
5 - Dépenses d'investissement	31 532 778 29 754 291 20 416 419 16 426 419		40 062 471 38 754 199 23 615 827 19 525 827	
6 - Dépenses d'intervention	145 132 024 182 928 526 114 741 315 116 527 480		151 386 230 172 666 316 116 441 315 117 027 480	
Totaux	253 056 666 290 283 839 216 651 699 214 437 864	12 250 000 15 250 000 15 250 000 15 250 000	268 602 722 289 702 930 222 144 740 218 630 905	12 250 000 15 250 000 15 250 000 15 250 000

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2025 ET 2026

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2025 PLF 2026				
3 – Dépenses de fonctionnement	76 391 864 77 601 022	12 250 000 15 250 000	77 154 021 78 282 415	12 250 000 15 250 000
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	44 179 481 47 793 867	12 250 000 15 250 000	44 941 638 48 475 260	12 250 000 15 250 000
32 – Subventions pour charges de service public	32 212 383 29 807 155	0 0	32 212 383 29 807 155	0 0
5 – Dépenses d'investissement	31 532 778 29 754 291	0 0	40 062 471 38 754 199	0 0
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	19 378 056 14 641 967	0 0	28 409 531 25 743 657	0 0
52 – Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	11 660 722 15 112 324	0 0	9 658 940 13 010 542	0 0
53 – Subventions pour charges d'investissement	494 000 0	0 0	1 994 000 0	0 0
6 – Dépenses d'intervention	145 132 024	0	151 386 230	0

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2025 PLF 2026				
	182 928 526	0	172 666 316	0
61 – Transferts aux ménages	2 281 511 2 076 000	0 0	2 281 511 2 076 000	0 0
62 – Transferts aux entreprises	127 092 884 165 314 204	0 0	122 702 453 140 634 204	0 0
63 – Transferts aux collectivités territoriales	5 979 000 6 023 000	0 0	9 979 000 11 023 000	0 0
64 – Transferts aux autres collectivités	9 778 629 9 515 322	0 0	16 423 266 18 933 112	0 0
Totaux	253 056 666 290 283 839	12 250 000 15 250 000	268 602 722 289 702 930	12 250 000 15 250 000

TAXES AFFECTÉES PLAFONNÉES

Taxe	Bénéficiaire	Plafond 2025	Plafond 2026
Taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (TAEMUP)	Organismes de secours et de sauvetage en mer agréés (art. L742-9 code de la sécurité intérieure)	4 000 000	4 000 000
Taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (TAEMUP) – Fraction perçue sur les engins ne battant pas pavillon français	Organismes de secours et de sauvetage en mer agréés (art. L742-9 code de la sécurité intérieure)	168 000	168 000

TAXES AFFECTÉES NON PLAFONNÉES

Taxe	Bénéficiaire	Prévision de rendement 2025	Prévision de rendement 2026
Taxe sur les installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent situées dans les eaux intérieures ou la mer territoriale	Comité national des pêches maritimes et des élevages marins	4 410 000	5 400 000
Taxe sur les installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent situées dans les eaux intérieures ou la mer territoriale	Comités régionaux des pêches maritimes et des élevages marins	5 880 000	7 200 000
Taxe sur les installations de production d'électricité utilisant l'énergie mécanique du vent situées dans les eaux intérieures ou la mer territoriale	Organismes de secours et de sauvetage en mer agréés (art. L742-9 code de la sécurité intérieure)	1 470 000	1 800 000

Les taxes affectées relevant du domaine maritime s'inscrivent dans la contribution apportée par l'État aux acteurs du secteur et viennent en complément des crédits budgétaires dédiés aux politiques publiques portées par le programme 205.

ÉVALUATION DES DÉPENSES FISCALES

Avertissement

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

Les chiffrages présentés pour 2026 ont été réalisés sur la base des seules mesures votées avant le dépôt du projet de loi de finances pour 2026. L'impact des dispositions fiscales de ce dernier sur les recettes 2026 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 2026, le montant pris en compte dans le total 2026 correspond au dernier chiffrage connu (montant 2025 ou 2024) ; 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 2024	Chiffrage 2025	Chiffrage 2026
320119	Détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires Modalités particulières d'imposition <i>Bénéficiaires 2024 : 78 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 2002 - Dernière modification : 2014 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 209-0 B</i>	625	1 435	620
820208	Tarif réduit pour l'électricité consommée pour les besoins de l'activité de manutention portuaire dans les ports maritimes et certains ports fluviaux exposés à la concurrence internationale (niveau d'intensité énergétique au moins égal à 3 % en valeur de production ou 0,5 % en valeur ajoutée) Électricité <i>Bénéficiaires 2024 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 2019 - Dernière modification : 2022 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code des impositions sur les biens et les services : L. 312-48 et L. 312-57-2</i>	1	3	3
720206	Exonération avec droit à déduction de la vente des produits de leur pêche par les pêcheurs et armateurs à la pêche, à l'exception des pêcheurs en eau douce Exonérations <i>Bénéficiaires 2024 : (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 : 2024 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 261-2-4° et 271-V-e</i>	2	2	2
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 2024 : (nombre non déterminé) Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 2018 - Dernière modification : 2025 - Dernière incidence budgétaire : 2042 - Fin du fait générateur : 2027 - code général des impôts : 39 decies C</i>	ε	ε	ε
Coût total des dépenses fiscales		628	1 440	625

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 2024	Chiffre 2025	Chiffre 2026
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 2024 : 1032 Entreprises - Méthode de chiffrage : Reconstitution de base taxable à partir de données déclaratives fiscales - Fiabilité : Très bonne - Création : 1948 - Dernière modification : 1983 - Dernière incidence budgétaire : dépense fiscale non bornée - Fin du fait générateur : dépense fiscale non bornée - code général des impôts : 207-1-2°, 3° et 3° bis</i>	192	218	218
Coût total des dépenses fiscales		192	218	218

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Surveillance et sûreté maritimes	0	32 434 003	32 434 003	0	33 829 809	33 829 809
02 – Emplois et formations maritimes	0	31 990 041	31 990 041	0	31 988 259	31 988 259
03 – Innovation et flotte de commerce	0	77 160 247	77 160 247	0	77 160 247	77 160 247
04 – Action interministérielle de la mer	0	14 688 830	14 688 830	0	24 394 714	24 394 714
05 – Soutien et systèmes d'information	0	8 529 729	8 529 729	0	9 211 122	9 211 122
07 – Pêche et aquaculture	0	122 277 757	122 277 757	0	95 597 757	95 597 757
08 – Planification et économie bleue	0	3 203 232	3 203 232	0	17 521 022	17 521 022
Total	0	290 283 839	290 283 839	0	289 702 930	289 702 930

ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

PRINCIPALES ÉVOLUTIONS

Le périmètre du programme 205 est inchangé par rapport à la LFI 2025.

MODIFICATIONS DE MAQUETTE

La maquette du programme 205 est inchangée par rapport à la LFI 2025.

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								
Transferts sortants					-50 000	-50 000	-50 000	-50 000
Transfert couvrant les frais de reprise de la comptabilité des LPM par les agences comptables du MEN	► 141				-50 000	-50 000	-50 000	-50 000

Dans le cadre du PLF 2026, un transfert de crédits en base impacte le programme 205. Il s'agit d'un mouvement de 50 k€ à destination du programme 141 correspondant aux frais induits par le rattachement des lycées professionnels maritimes aux agences comptables du ministère de l'Éducation nationale. Ces crédits financeront l'augmentation des indemnités des agents comptables ainsi que tous les besoins liés à ce rattachement (notamment la formation des agents des LPM).

MESURES DE PÉRIMÈTRE

Dans le cadre du PLF 2026, le programme 205 n'est concerné par aucune mesure de périmètre externe.

Dépenses pluriannuelles

GRANDS PROJETS INFORMATIQUES

ENM

Année de lancement du projet	2022
Financement	P205
Zone fonctionnelle principale	

COÛT ET DURÉE DU PROJET

Coût détaillé par nature											(en millions d'euros)	
	2023 et années précédentes		2024 Exécution		2025 Prévision		2026 Prévision		2027 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	3,69	3,29	1,82	1,15	2,65	3,11	1,00	1,00	9,38	9,38	18,54	17,93
Titre 2	0,78	0,78	0,58	0,58	0,64	0,64	0,00	0,00	2,46	2,46	4,46	4,46
Total	4,47	4,07	2,40	1,73	3,29	3,75	1,00	1,00	11,84	11,84	23,00	22,39

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2025

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2024 (RAP 2024)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2024 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2024	AE (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2025 + Reports 2024 vers 2025 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2025 + Reports 2024 vers 2025 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2025
122 029 039	0	267 593 437	279 237 100	106 662 188

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2026	CP 2027	CP 2028	CP au-delà de 2028
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2025	CP demandés sur AE antérieures à 2026 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2027 sur AE antérieures à 2026	Estimation des CP 2028 sur AE antérieures à 2026	Estimation des CP au-delà de 2028 sur AE antérieures à 2026
106 662 188	69 177 313 0	24 590 300	12 894 575	0
AE nouvelles pour 2026 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2026 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2027 sur AE nouvelles en 2026	Estimation des CP 2028 sur AE nouvelles en 2026	Estimation des CP au-delà de 2028 sur AE nouvelles en 2026
290 283 839 15 250 000	220 525 617 15 250 000	42 700 280	15 015 207	12 042 735
Totaux	304 952 930	67 290 580	27 909 782	12 042 735

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2026

CP 2026 demandés sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026	CP 2027 sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026	CP 2028 sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026	CP au-delà de 2028 sur AE nouvelles en 2026 / AE 2026
77,17 %	13,98 %	4,91 %	3,94 %

*Justification par action***ACTION (11,2 %)****01 – Surveillance et sûreté maritimes**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	32 434 003	33 829 809	9 750 000	9 750 000
Dépenses de fonctionnement	14 814 106	14 814 106	9 750 000	9 750 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	14 814 106	14 814 106	9 750 000	9 750 000
Dépenses d'investissement	9 514 319	10 910 125	0	0
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	9 514 319	10 910 125	0	0
Dépenses d'intervention	8 105 578	8 105 578	0	0
Transferts aux autres collectivités	8 105 578	8 105 578	0	0
Total	32 434 003	33 829 809	9 750 000	9 750 000

L'action 01 porte les crédits relatifs à la sécurité et de la sûreté maritime. Ces missions s'exercent principalement au titre de conventions internationales ratifiées par la France, notamment pour ce qui concerne la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et la prévention des pollutions marines (MARPOL).

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

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

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

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 01 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

	AE	CP
Surveillance du trafic maritime (CROSS)	10 508 198 €	9 708 198 €
Signalisation maritime	12 255 905 €	14 451 711 €
Subventions organismes de sauvetage en mer	7 620 000 €	7 620 000 €
Systèmes d'information "Surveillance maritime"	1 774 900 €	1 774 900 €
Capitaineries des ports	275 000 €	275 000 €
Total	32 434 003 €	33 829 809 €

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT**Surveillance du trafic maritime (CROSS, COSS et JRCC) : 5,21 M€ en AE et CP**

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

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

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

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

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

Signalisation maritime : 8,54 M€ en AE et CP

L'Armement des Phares et Balises (APB) assure l'ensemble des opérations de transport et de manutention pour les aides à la navigation en mer.

Le budget de fonctionnement de l'APB (3,8 M€ en AE et 4,4 M€ en CP environ) représente des dépenses liées à l'exploitation des navires, aux prestations des sociétés de classification indispensables au renouvellement du permis de navigation, à la formation du personnel, aux achats et remplacements de matériels de protection individuelle ainsi qu'aux dépenses de fonctionnement du siège de l'APB situé à Quimper.

Cette ligne de crédits porte également les dépenses de fonctionnement des services locaux des Phares et Balises de métropole et d'outre-mer qui permettent le fonctionnement et le maintien en condition opérationnelle de plus de 8 000 aides à la navigation maritime. Ces crédits couvrent l'achat de carburants pour les navires APB et de matériel pour l'entretien et la réparation courante (feux autonomes, feux LED, bouées et pièces détachées de bouées, chaînes, équipements électriques et électroniques, bois, métaux, béton, équipements de protection...). Ils contribuent également à l'entretien des ateliers techniques et à l'acquisition des moyens de fonctionnement (compresseurs, chariots élévateurs de transport, véhicules techniques, etc.). Ils couvrent également les frais d'hébergement et de logement associés à la formation des agents.

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.

En 2026, une enveloppe sera spécifiquement consacrée à la poursuite du remplacement des soubassements à mercure des phares par des systèmes innovants ou à la soutenance de l'AMI pour le phare du Créac'h (29).

Systèmes d'information « Surveillance maritime » : 0,78 M€ en AE et CP

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

Capitaineries des ports : 0,28 M€ en AE et CP

Dans le cadre de la création de la DGAMPA, l'organisation et le fonctionnement des capitaineries, des ports où l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est exercée par l'État, ont fait l'objet d'un transfert au profit de la nouvelle direction générale. Cette enveloppe de 0,28 M€ vise à couvrir les dépenses de fonctionnement « métiers » des 28 capitaineries concernées réparties sur le territoire métropolitain et ultramarin où exercent 177 agents en charge de missions de sécurité et de police.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Surveillance du trafic maritime (CROSS, COSS et JRCC) : 5,29 M€ en AE et 4,49 M€ en CP

Portées ces dernières années par les crédits du plan de relance, les dépenses d'investissement sont essentielles pour maintenir en état les CROSS et leurs équipements associés. La modernisation des CROSS (réalisée grâce au PNRR sur le programme 362 mais aussi sur le programme 205) a permis une accélération de la transformation de l'organisation du réseau en assurant et finançant le socle « matériels » et « infrastructures ». La DGAMPA poursuivra son effort en 2026 avec la mise en œuvre des marchés de maintien en condition opérationnelle des nouveaux équipements livrés dans le cadre du plan de relance.

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

Enfin, les dépenses d'investissement vont couvrir les premières transformations liées à la réorganisation du réseau des CROSS dans le cadre du projet « CROSS de Nouvelle-Génération », qui vise à améliorer la performance globale du dispositif.

Signalisation maritime : 3,23 M€ en AE et 5,43 M€ en CP

Pour ce qui concerne l'APB, ces crédits sont destinés en premier lieu aux travaux de gros entretiens (carénage, rénovation motorisation, travaux sur installations hydrauliques, etc.), interventions nécessaires pour éviter des traitements curatifs plus coûteux pouvant impliquer des immobilisations prolongées des baliseurs et plates-formes de chantier.

En second lieu, le plan de modernisation des affaires maritimes présente un volet important en matière de moyens nautiques de l'APB.

Les crédits affectés aux aides à la navigation couvrent le financement des opérations lourdes de rénovation du parc de bouées, de réparation des édifices vétustes (en béton ou structure métallique), de verdissement ou renouvellement des installations d'énergie, de modernisation du système d'automatisme et de remplacement de pièces de structures. A noter que généralement le transfert ou la reconversion d'objets patrimoniaux (phares, feux, maisons-phares) impliquent des travaux préalables de préservation de leur état. Cette reconversion coûteuse s'inscrit dans une stratégie de valorisation visant à favoriser le partage et la conservation des ouvrages historiques (grands phares du littoral).

Dans le cadre du plan de modernisation des installations, des actions d'investissement sur des technologies plus récentes seront menées, afin de faire bénéficier ces installations des meilleures technologies disponibles et les rendre plus efficaces. Il s'agit :

- de la poursuite du plan quinquennal de déploiement d'un système de télésurveillance et télécommande à distance des aides de navigation stratégiques ou très éloignées des centres de balisage ;
- du développement de nouvelles cartes de gestion de feux pour palier à l'obsolescence des composants électroniques ;
- du déploiement de la technologie LED, moins consommatrice d'énergie, et de feux autonomes plus fiables ;
- de doter les usagers de nouveaux outils d'aides à la navigation disponibles facilement (sur tablettes) et accessibles (aides à la lecture du balisage, informations sur sa disponibilité etc.), en vue de rendre accessible la réglementation et limiter le balisage à la signalisation des routes maritimes. Le développement de tels outils se poursuit en coopération avec le Service hydrographie et océanographique de la marine (SHOM) et l'office français de la biodiversité (OFB).

Systèmes d'information « Surveillance maritime » : 0,99 M€ en AE et CP

La DGAMPA assure la maîtrise d'ouvrage du guichet unique maritime et portuaire (GUMP) tel que prévu par le règlement UE 2019-1239. Il constituera, dès le 1^{er} trimestre 2026, l'interface entre le navire et le port pour satisfaire aux obligations déclaratives d'entrée et de sortie du port. Son fonctionnement (hébergement, sécurité informatique et maintien en condition opérationnelle) est primordial pour ne pas compromettre le traitement des escales et engendrer de lourdes conséquences pour l'exploitation des ports, le transport des personnes et le

transit des marchandises. Il est également essentiel pour les administrations qui instruisent les formalités déclaratives, tels que les agences régionales de santé, l'agence nationale pour les données du voyage et les services des douanes. Aussi, pour accompagner ces administrations, le GUMP doit poursuivre son évolution au-delà de sa mise en production afin de pouvoir, à terme, satisfaire aux obligations réglementaires portées par d'autres instruments européens et nationaux dans le but de garantir une réelle simplification administrative nécessaire à la compétitivité des ports et à l'efficacité du transport maritime.

DÉPENSES D'INTERVENTION

Signalisation maritime : 0,49 M€ en AE et CP

Ces crédits sont dédiés à une convention passée avec le CEREMA ainsi qu'au financement de la restauration du phare de Cordouan (33).

Subventions aux organismes de sauvetage en mer : 7,62 M€ en AE et CP

La société nationale de sauvetage en mer (SNSM), association reconnue d'utilité publique, est un partenaire indispensable de l'État pour la réalisation de la mission de secours en mer.

Elle recevra en 2026 une subvention à hauteur de 7,62 M€ en AE et en CP. Cette subvention sera complétée par des ressources affectées à l'association (fraction de la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel et de la taxe « éolienne en mer »).

ACTION (11,0 %)

02 – Emplois et formations maritimes

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	31 990 041	31 988 259	0	0
Dépenses de fonctionnement	23 033 155	23 033 155	0	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	790 000	790 000	0	0
Subventions pour charges de service public	22 243 155	22 243 155	0	0
Dépenses d'investissement	682 324	680 542	0	0
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	682 324	680 542	0	0
Dépenses d'intervention	8 274 562	8 274 562	0	0
Transferts aux ménages	2 076 000	2 076 000	0	0
Transferts aux collectivités territoriales	6 023 000	6 023 000	0	0
Transferts aux autres collectivités	175 562	175 562	0	0
Total	31 990 041	31 988 259	0	0

Le programme apporte un soutien financier aux structures de formation secondaire maritime (CAP-BAC professionnel BTS) dispensée dans les 12 lycées professionnels maritimes (LPM) ainsi que dans les centres agréés en outre-mer. Ces structures préparent essentiellement aux métiers de la pêche, des cultures marines et du transport maritime. Elles proposent des formations professionnelles secondaires : CAP en 2 ans et baccalauréats professionnels maritimes en 3 ans, et des formations de l'enseignement supérieur court : BTS en 2 ans et classes de mise à niveau pour entrer en BTS, réservées aux élèves qui ne détiennent pas au préalable un baccalauréat maritime.

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

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

Le programme finance également le fonctionnement du service de santé des gens de mer, qui assure les visites d'aptitude à la navigation et le suivi de santé au travail des marins.

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 (MLC) de l'organisation internationale du travail. Les moyens consacrés à ce soutien constituent un complément au financement principal qui est issu d'une partie des redevances portuaires.

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 02 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

	AE	CP
Formation initiale des marins - Ecole nationale supérieure maritime (ENSM)	22 243 155 €	22 243 155 €
Formation initiale des marins - Lycées professionnels maritimes (LPM)	7 080 562 €	7 080 562 €
Formation initiale des marins - Aides aux élèves des LPM	839 000 €	839 000 €
Formation continue des marins	237 000 €	237 000 €
Aides et protection du monde maritime	1 590 324 €	1 588 542 €
Total	31 990 041 €	31 988 259 €

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Formation initiale des marins - École nationale supérieure maritime (ENSM) : 22,24 M€ en AE et CP

L'École nationale supérieure maritime (ENSM), unique opérateur du programme, reçoit une subvention pour charges de service public de 22,24 M€ en AE et CP.

Aides et protection du monde maritime : 0,79 M€ en AE et CP

Des crédits sont destinés aux opérations de communication vis-à-vis des marins concernant les titres et formations. Les titres des marins délivrés doivent être revalidés tous les 5 ans, et 50 000 titres sont délivrés chaque année, avec une tendance à la hausse à la suite de l'évolution des obligations liées à la convention STCW de l'organisation maritime internationale, notamment l'incorporation du secteur de la pêche. L'évolution actuelle porte sur la modernisation du processus d'instruction et de délivrance des titres, qui sera en partie dématérialisé.

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

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Aides et protection du monde maritime : 0,68 M€ en AE et CP

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan de modernisation des affaires maritimes, sont programmées les dépenses nécessaires à la poursuite de la dématérialisation généralisée des procédures « gens de mer/formation » : adaptations nécessaires au portail à destination des armateurs, refonte des applications Agenda et développement des modules de dématérialisation tournés vers les usagers (applications dans le domaine de la formation maritime : Item et Amfore). Il s'agit de s'adapter aux besoins des utilisateurs et de 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 à la navigation. Il assure le suivi en santé au travail des gens de mer 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 de dépistage et de matériels médicaux. Des crédits sont prévus pour la maintenance du logiciel de dossier médical du SSGM.

DÉPENSES D'INTERVENTION

Formation initiale des marins - Lycées professionnels maritimes (LPM) : 7,08 M€ en AE et CP

La formation initiale des marins est dispensée par les lycées professionnels maritimes (LPM) et des établissements agréés de formation en outre-mer et en métropole (publics ou privés).

Les douze lycées professionnels maritimes (LPM), EPLE sous tutelle du ministère chargé de la mer forment en moyenne 1 800 élèves et étudiants, les effectifs étant à nouveau en augmentation après une période de baisse. Les subventions (5,24 M€ en AE et en CP) au budget de fonctionnement des LPM permettent notamment d'assurer le remplacement obligatoire d'enseignants et personnels de vie scolaire, la mise en œuvre des formations spécifiques maritimes des élèves (norme internationale STCW répondant aux obligations de sécurité à bord des navires) : lutte contre l'incendie, communications radio, formations médicales, gestion des situations d'urgence, etc. Ces subventions sont revues à la hausse pour couvrir la hausse de ces coûts de formation, l'acquisition de matériel pédagogique pour les élèves en situation de handicap et le financement des actions éducatives dans le cadre du plan de lutte contre le harcèlement et les violences, notamment sexistes et sexuelles, et la prévention des addictions.

En complément de ces subventions versées aux LPM, 1 M€ en AE et CP est consacré au financement de la gratification des périodes de formation en milieu professionnel mise en place dans le cadre de la réforme de la voie professionnelle en 2023.

Des crédits (0,09 M€ en AE et CP) sont également destinés à la formation continue des personnels des LPM dans les domaines techniques, administratifs et pédagogiques, notamment l'accueil des élèves à besoins particuliers. Elle contribue à la fidélisation des personnels de l'enseignement maritime (personnels enseignants, de vie et de santé scolaire, administratifs et de direction). De plus, la transformation de l'outil comptable et budgétaire des lycées maritimes implique un important effort de consolidation des compétences en pilotage, gestion et comptabilité des personnels de direction et administratif.

Des crédits (0,70 M€ en AE et CP) sont également employés pour subventionner les établissements offrant une formation maritime secondaire agréée en l'absence de LPM, en collaboration avec les établissements publics des ministères de l'éducation nationale et de l'agriculture et des écoles associatives privées et les dispositifs existants. Ils sont essentiels pour renforcer la formation maritime dans les régions ultramarines, où cinq établissements accueillent environ 240 élèves chaque rentrée à Mayotte, à la Réunion, à la Martinique, à la Guadeloupe et depuis la rentrée 2024 en Guyane avec l'ouverture d'un CAP maritime. La création d'un Bac Pro maritime en Polynésie française est prévue pour la rentrée scolaire 2026.

Des établissements d'enseignement maritime agréés en métropole sont également concernés par cette action (écoles de formation maritime privées des Sables d'Olonne et de l'île D'Yeu et lycée de la mer et du littoral de Bourcefranc).

En outre, ces crédits sont également utilisés pour assurer la présence de travailleurs sociaux du service social maritime auprès des élèves au sein des établissements.

Des crédits sont destinés à l'organisation des concours et examens maritimes (0,05 M€ en AE et CP, hors vacations et frais de déplacements).

Formation initiale des marins – Aides aux élèves des LPM : 0,84 M€ en AE et CP

Le financement des aides sociales aux élèves boursiers des LPM est une priorité de l'action, elle contribue à l'attractivité des formations en lycées professionnels maritimes. Les barèmes applicables sont identiques à ceux qui existent dans les lycées du ministère de l'éducation nationale et du ministère de l'agriculture. La proportion d'élèves boursiers de l'enseignement maritime secondaire (baccalauréat professionnel et CAP) est comparable au taux national de 26 % de lycéens boursiers. En revanche, dans l'enseignement maritime secondaire supérieur court, ce taux est bien supérieur avec 52 % d'étudiants boursiers dans les LPM pour une moyenne de 37 % d'étudiants boursiers au niveau national.

Des aides exceptionnelles d'urgence aux élèves et étudiants sont également financées par ces crédits, par le fonds social lycéen ou des aides d'urgence aux étudiants.

Formation continue des marins : 0,24 M€ en AE et CP

Ces crédits concernent essentiellement les subventions accordées dans le cadre de la formation continue via l'agence de services et de paiement (ASP) afin de couvrir la rémunération d'environ 50 stagiaires chaque année et de près de 300 mois de stage de formation continue. La subvention versée par l'intermédiaire de l'ASP sert à rémunérer les formations continues des demandeurs d'emploi qui ont épuisé toutes les autres voies possibles de prise en charge de leur formation. Ces dépenses sont comptabilisées par année civile mais courent sur 18 mois.

Aides et protection du monde maritime : 0,12 M€ en AE et CP

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

ACTION (26,6 %)**03 – Innovation et flotte de commerce**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	77 160 247	77 160 247	0	0
Dépenses de fonctionnement	1 425 000	1 425 000	0	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	1 425 000	1 425 000	0	0
Dépenses d'intervention	75 735 247	75 735 247	0	0
Transferts aux entreprises	75 735 247	75 735 247	0	0
Total	77 160 247	77 160 247	0	0

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

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

Les crédits de l'action 03 sont consacrés (i) à la prise en charge des pensions et retraites de la Compagnie générale maritime et financière (CGMF), (ii) aux dispositifs de soutien à la flotte (exonérations de cotisations patronales), (iii) ainsi qu'au contrôle des navires au titre de l'État du port.

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

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

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

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

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

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

(iii) Enfin, depuis 2023, l'action 03 porte les crédits relatifs au contrôle des navires au titre de l'État en port. Le Memorandum d'entente de Paris et la directive européenne 2009/16/CE prévoient en effet l'obligation pour chaque État membre d'effectuer un nombre déterminé d'inspections des navires battant pavillon étranger faisant escale dans les ports de cet État.

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 03 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

	AE	CP
Compléments retraites et rentes d'accidents du travail (CGMF)	5 674 702 €	5 674 702 €
Dispositifs d'aide à la flotte de commerce (ENIM, ACOSS, UNEDIC)	70 060 545 €	70 060 545 €
Contrôle des navires	1 425 000 €	1 425 000 €
Total	77 160 247 €	77 160 247 €

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Contrôle des navires : 1,43 M€ en AE et CP

Ces crédits portent les dépenses de fonctionnement (0,60 M€) 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 missions d'oxydes de soufre des carburants par exemple).

Ils incluent également des actions internationales ou centralisées pour le contrôle des navires (0,53 M€), à savoir :

- 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 l'harmonisation des contrôles des navires étrangers dans les ports français. Il s'agit notamment 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) ;

- La conduite des marchés nationaux d'analyses pour les hydrocarbures et les eaux de ballast, que les services locaux utilisent ;
- 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.

Enfin, une enveloppe exceptionnelle de 0,30 M€ sera dédiée en 2026 à une refonte conséquente de GINA avec la création d'un système de ciblage des navires et de nouveaux items de contrôle (avec, en particulier, la prise en compte de l'intensité des émissions CO₂ des navires). GINA doit notamment permettre une meilleure visibilité sur les innovations en termes de transition écologique.

DÉPENSES D'INTERVENTION

Compléments retraites et rentes d'accidents du travail (CGMF) : 5,67 M€ en AE et CP

La compagnie générale maritime et financière (CGMF) est une société en charge du portage et de la gestion des engagements financiers et sociaux de la compagnie générale maritime (CGM) et de la société nationale maritime Corse-Méditerranée (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 les protocoles n° 1 du 24 avril 1979 et n° 2 du 16 mai 1979 conclus 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) : 70,06 M€ en AE et CP

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

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

Depuis mars 2025, le bénéfice de la totalité des exonérations est réservé aux seuls armateurs opérant des navires de transport de passagers, des câbliers et des navires dédiés aux énergies marines renouvelables. Les autres segments de flotte bénéficient de la seule exonération des cotisations « vieillesse et prévoyance » (soit la situation en vigueur avant la loi sur l'économie bleue de 2016).

ACTION (5,1 %)**04 – Action interministérielle de la mer**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	14 688 830	24 394 714	2 000 000	2 000 000
Dépenses de fonctionnement	9 387 000	9 387 000	2 000 000	2 000 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	9 387 000	9 387 000	2 000 000	2 000 000
Dépenses d'investissement	5 127 648	14 833 532	0	0
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	5 127 648	14 833 532	0	0
Dépenses d'intervention	174 182	174 182	0	0
Transferts aux autres collectivités	174 182	174 182	0	0
Total	14 688 830	24 394 714	2 000 000	2 000 000

L'action civile de l'État en mer (AEM) revêt des formes diverses : police, réglementation des pêches, sécurité maritime, sauvegarde des personnes et des biens, missions techniques. Les 45 missions assignées à l'AEM sont prises en charge, à des degrés divers, par une dizaine de ministères. Le ministère chargé de la mer participe à plus de 40 missions, et en coordonne une quinzaine. Dans ce cadre, les services relevant de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture 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 AM2027. D'une manière générale, l'ensemble des contrôles est organisé par ciblage grâce à deux centres opérationnels : le centre national de surveillance des pêches (CNSP) et le centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM). Une start-up d'État travaille à la réalisation d'un tel système basé sur l'analyse de données numériques (Projet « MonitorFish - MonitorEnv »). L'outil de rapportage des activités des unités du DCS y contribue également (« RapportNav »).

Le « dispositif POLMAR » (POLLution MARine) est une organisation instituée en France en 1978, à la suite de la catastrophe de l'Amoco Cadiz sur les côtes de Bretagne, et a été renforcée depuis les accidents de l'Érika (1999) et

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

La modernisation du dispositif, au programme du projet AM2022 et AM2027, a abouti en 2020 à la création d'un pôle national d'expertise Polmar/Terre, positionné à Brest, dont la mission est d'appuyer l'action de l'ensemble des autorités et intervenants concernés par la lutte contre les pollutions marines depuis la terre. Dans un souci d'efficacité opérationnelle et logistique, et du fait également de la raréfaction des moyens humains disponibles, il est nécessaire de concentrer la gestion (connaissance, maintenance et logistique) des matériels POLMAR Terre sur un nombre plus réduit d'implantations.

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

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 04 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

	AE	CP
Dispositif de contrôle et de surveillance (DCS)	10 527 648 €	20 527 648 €
Plan Polmar terre	4 161 182 €	3 867 066 €
Total	14 688 830 €	24 394 714 €

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) : 7,30 M€ en AE et CP

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

Des crédits sont ouverts pour des actions transversales concernant la formation et le maintien des compétences des agents, l'achat d'équipements divers, le financement de la communication satellitaire entre le CROSS ETEL et les patrouilleurs basés en métropole, ainsi que la maintenance des systèmes d'information pour le contrôle des pêches. Ces crédits sont également utilisés pour le fonctionnement du patrouilleur austral OSIRIS.

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

Il est à noter que 1,2 M€ en AE et CP de cette ligne de dépenses doit permettre de couvrir la contribution du programme 205 à l'affrètement de deux navires de sauvetage pour la Manche mer du Nord décidé en RIM le 30 novembre 2022 et reconduit en 2026.

Contrôle des pêches : 1,10 M€ en AE et CP

Un mouvement des crédits « contrôle des pêches » de 1,1 M€ (précédemment budgété sur l'action 07) a été opéré afin de porter l'intégralité des crédits de la future mission contrôle de la DGAMPA sur l'action 04 du programme.

Plan Polmar terre : 0,99 M€ en AE et CP

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

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

Enfin, ce poste de dépense permet le financement des exercices Polmar Terre régulièrement organisés sur le littoral.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) : 2,13 M€ en AE et 12,13 M€ en CP

Ces dépenses d'investissement permettent le renouvellement des moyens nautiques du DCS (ULAM ou unités littorales des affaires maritimes, patrouilleurs).

Sur cette enveloppe, 10 M€ en CP sont budgétés pour couvrir les paiements 2026 du nouveau patrouilleur hauturier des affaires maritimes financé en AE en 2024 et destiné à remplacer le patrouilleur des affaires maritimes (PAM) IRIS désormais obsolète. Cette acquisition finalise le plan de modernisation et réorganisation du dispositif de contrôle et de surveillance hauturier des affaires maritimes, avec l'atteinte de la cible à quatre navires patrouilleurs efficaces, en métropole. Il permettra, notamment, le respect par la France de ses obligations européennes en matière de police des pêches et la montée en puissance continue des enjeux en matière de police de l'environnement marin.

Plan Polmar terre : 3 M€ en AE et 2,71 M€ en CP

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

Au-delà des investissements traditionnels, l'année 2026 sera consacrée à la poursuite de la réorganisation des implantations POLMAR Terre avec notamment deux projets immobiliers visant à moderniser les infrastructures : celui du Verdon en DIRM SA et celui d'Ajaccio en DML Corse.

DÉPENSES D'INTERVENTION

Plan Polmar terre : 0,17 M€ en AE et CP

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

ACTION (2,9 %)**05 – Soutien et systèmes d'information**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	8 529 729	9 211 122	500 000	500 000
Dépenses de fonctionnement	5 729 729	6 411 122	500 000	500 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	5 729 729	6 411 122	500 000	500 000
Dépenses d'investissement	2 800 000	2 800 000	0	0
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	2 800 000	2 800 000	0	0
Total	8 529 729	9 211 122	500 000	500 000

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

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

Cette démarche comprend 5 volets :

1. La transformation de relations avec les usagers internes et externes, la mise en place d'outils numériques respectant les nouvelles exigences en matière de relation et de satisfaction des usagers. Ce volet se concrétise à terme par l'Espace Numérique maritime (ENM) qui constitue un projet majeur de la stratégie numérique de la DGAMPA pour la partie maritime et l'Espace Numérique des pêches, pour la collecte le traitement et la diffusion des obligations déclaratives des pêches ;
2. La maîtrise, la diffusion et la valorisation des données dont la DGAMPA est dépositaire, avec la mise en place d'un portail donnant accès aux données maritime et des pêches et d'une gouvernance adaptée aux besoins. Ce volet se concrétise dans le Portail Plateforme data mer ;
3. La transformation technologique du système d'information maritime pour faciliter la maîtrise des données et pour garantir la conformité aux recommandations interministérielles, notamment en matière d'hébergement, avec le projet de rénovation du cœur technologique du SI (ré-architecture et migration cloud) ;
4. La transformation de l'organisation, en intégrant les nouvelles façons de concevoir un système d'information, notamment les méthodes de design et d'agilité, l'organisation en mode produit ainsi que la montée en compétence des agents et cadres en matière de numérique, avec le projet de transformation de l'organisation numérique de la DGAMPA concrétisé en 2025 ;
5. Le développement de dispositifs d'innovation numérique, permettant d'aider les métiers à faire émerger des idées innovantes et pertinentes, et à les développer en tant que de besoin, reprenant et poursuivant les initiatives existantes, notamment via les projets EIG ou des défis d'idées.

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

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 05 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

	AE	CP
Dépenses communes au programme	3 809 729 €	4 491 122 €
Dépenses relatives au développement des systèmes d'information	4 676 000 €	4 676 000 €
Bureau d'enquêtes sur les événements en mer (BEAmer)	44 000 €	44 000 €
Total	8 529 729 €	9 211 122 €

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Dépenses communes au programme : 3,81 M€ en AE et 4,49 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, une délégation à la mer et au littoral (DML) en Corse, quatre directions de la mer (DM) en outre-mer, une direction générale des territoires et de la mer (DGTm) en Guyane, et quatre services en collectivités d'outre-mer.

Le budget de fonctionnement supporte également les dépenses relevant de la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) ou mutualisées :

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

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

- L'école du service public de la mer (ESP Mer) qui assure la formation entre autres des administrateurs des affaires maritimes et dispense également des formations maritimes pour un public plus large aux agents de différents ministères ;
- Le centre de valorisation des ressources humaines (CVRH) qui participe à la formation des agents ;
- La direction des services informatiques (DSI) de Saint-Malo qui assure le maintien en condition opérationnelle, l'hébergement et le développement des systèmes d'informations de la DGAMPA.

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

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

Bureau Enquête Accident en mer : 0,04 M€ en AE et CP

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

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Dépenses relatives au développement des systèmes d'information : 2,80 M€ en AE et CP

La démarche de transformation numérique de l'administration maritime nécessite des dépenses d'investissement portées sur cette ligne de dépense. En 2026, la priorité sera donnée à la refonte de l'écosystème armateur pour laquelle une enveloppe spécifique de 1 M€ sera consacrée.

ACTION (42,1 %)**07 – Pêche et aquaculture**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	122 277 757	95 597 757	3 000 000	3 000 000
Dépenses de fonctionnement	21 138 800	21 138 800	3 000 000	3 000 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	13 574 800	13 574 800	3 000 000	3 000 000
Subventions pour charges de service public	7 564 000	7 564 000	0	0
Dépenses d'investissement	10 500 000	8 500 000	0	0
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	10 500 000	8 500 000	0	0
Dépenses d'intervention	90 638 957	65 958 957	0	0
Transferts aux entreprises	89 578 957	64 898 957	0	0
Transferts aux autres collectivités	1 060 000	1 060 000	0	0
Total	122 277 757	95 597 757	3 000 000	3 000 000

Les objectifs de l'action 07 relative aux secteurs de la pêche et de l'aquaculture s'inscrivent dans le cadre des objectifs généraux de la politique commune de la pêche (PCP). La PCP vise à garantir la durabilité de la pêche et de l'aquaculture sur le plan environnemental, économique et social, et à offrir aux citoyens de l'Union européenne une source de produits alimentaires sains, sûrs et durables. Elle a pour but de dynamiser le secteur de la pêche et de l'aquaculture et d'assurer un niveau de vie équitable aux professionnels qui en vivent. La PCP comporte ainsi quatre grands domaines d'action : Gestion des pêches, Politique internationale, Marchés et politique commerciale, et Financement de la politique du Fonds Européen pour les Affaires Maritimes, la Pêche l'Aquaculture (FEAMPA) 2021-2027. L'aquaculture s'inscrit dans les grands principes de la PCP relatifs à la durabilité des activités et son développement est cadré par des orientations dédiées « pour une aquaculture européenne durable et compétitive. »

Le programme finance ainsi l'acquisition de connaissances scientifiques et de données qui conditionnent la mise en œuvre de cette politique commune, ainsi que les moyens spécifiques au contrôle des pêches en matière de systèmes d'information. Il participe également de la volonté accrue de renforcer la souveraineté alimentaire de la France en matière de produits de la pêche et de l'aquaculture, à travers l'accompagnement des filières.

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

Cette programmation qui couvre la période 2021-2027, est simplifiée en permettant aux États membres de concentrer le soutien sur leurs priorités stratégiques en choisissant un « menu » d'actions éligibles. Le cadre proposé combine de nouveaux instruments avec des programmes modernisés qui visent à concrétiser efficacement les priorités de l'UE et à répondre aux nouvelles difficultés. En France, les crédits du programme 205 assurent la majorité des contreparties financières nationales.

Enfin la mise en œuvre de la PCP et des fonds européens s'appuie, dans le cadre de la politique maritime, sur des services locaux, directions interrégionales de la mer (DIRM), délégation à la mer et au littoral (DML), directions de la mer (DM), direction générale des territoires et de la mer (DGTM), des services en collectivités territoriales et des directions départementales des territoires et de la mer (DDTM) ainsi que sur l'opérateur FranceAgriMer.

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 07 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

	AE	CP
Suivi scientifique et données	11 894 800 €	11 894 800 €
Appui technique	5 681 000 €	5 681 000 €
Systèmes d'information pêche et aquaculture (SIPA)	17 123 000 €	15 123 000 €
Interventions socio-économiques	2 500 000 €	2 500 000 €
Interventions économiques non cofinancées par l'UE	24 580 000 €	24 580 000 €
Interventions économiques cofinancées par l'UE	60 498 957 €	35 818 957 €
Total	122 277 757 €	95 597 757 €

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Suivi scientifique et données : 9,89 M€ en AE et CP

Il consiste à assurer le suivi des ressources halieutiques dans les conditions exigées par la réglementation européenne par la collecte de données et les expertises scientifiques, ainsi que développer une pêche plus durable en réduisant ces impacts sur les écosystèmes marins. Les financements prévus sur cette sous-action sont indispensables aux évaluations et aux études nécessaires à la conduite de la politique des pêches et à la définition des positions de la France dans les négociations européennes et internationales. La mise en œuvre de ces actions répond à des obligations de l'UE pour les États membres (risques de contentieux pour manquement). Cette partie du suivi scientifique et données bénéficie de financements de l'UE, dans le cadre du fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA). En tant que maître d'ouvrage, la DGAMPA est susceptible de recevoir des subventions européennes sous forme de fonds de concours, en remboursement des dépenses préalablement payées.

Afin de mener les études scientifiques et collecter des données, la DGAMPA s'appuie également sur l'Ifremer. Ces études sont régies dans le cadre d'une SCSP (3,90 M€) et d'une convention *ad hoc* pour l'aquacole, permettant à l'Ifremer de s'appuyer sur des données scientifiques actualisées et une connaissance approfondie du milieu, afin de mener les négociations au niveau européen. L'Ifremer poursuit ses travaux liés à la collecte des données et l'appui au système d'informations des pêches et aquaculture (SIPA), à l'expertise halieutique et aquacole, et l'appui à l'élaboration des politiques publiques, à des actions engagées dans le cadre de partenariats scientifiques-pêcheurs ou visant, par exemple, à mieux comprendre les phénomènes de mortalité observées dans la filière conchylicole (mortalités ostréicoles, mytilicoles).

Appui technique : 4,62 M€ en AE et CP

Ces crédits permettent à la DGAMPA, en tant qu'autorité de gestion, de prendre en charge un ensemble de dépenses de maîtrise d'ouvrage relative à l'exécution du FEAMPA.

Cette ligne de dépense porte également la SCSP (3,70 M€) versée à FranceAgriMer au titre du concours apporté par cet établissement au ministère en charge de la mer et de la pêche.

Systèmes d'information pêche et aquaculture (SIPA) : 6,62 M€ en AE et CP

Cette enveloppe de crédits de fonctionnement finance également le maintien en condition opérationnelle les **systèmes d'information de gestion des pêches et de l'aquaculture**. Ces systèmes doivent être particulièrement innovants et performants pour répondre aux obligations réglementaires : à la croisée entre information de consommation des quotas, suivi des contrôles alimentant la connaissance scientifique des stocks, ils sont soumis à des exigences d'interopérabilité entre opérateurs nationaux et européens, de fiabilité et d'accès continu pour les services.

Depuis 2015, un plan d'action sur la qualité des données déclaratives est mis en place à la demande de la Commission européenne à la suite d'un audit sur le contrôle des pêches en 2010 et 2011. Parmi les actions de pilotage du contrôle, il faut citer la mise en place de l'obligation de traçabilité qui permettra à terme au consommateur de disposer d'informations sur l'origine des produits qu'il consomme, « de la mer jusqu'à l'assiette » ; à noter également le suivi de la nouvelle obligation de débarquement des captures jusque-là rejetées. De même, la lutte contre la pêche INN (illégale, non déclarée, non réglementée) implique un renforcement des mesures de contrôle des captures sur zones non européennes aux fins d'importation dans l'UE.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Systèmes d'information pêche et aquaculture (SIPA) : 10,5 M€ en AE et 8,5 M€ en CP

Cette enveloppe finance les dépenses d'investissement nécessaires au développement des **systèmes d'information de gestion des pêches et de l'aquaculture**. En 2026, la majorité des crédits sera plus particulièrement consacrée à la poursuite du comblement de la dette technique des SI.

DÉPENSES D'INTERVENTION**Suivi scientifique et données : 2 M€ en AE et CP**

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

Des conventions de subvention sont établies avec d'autres universités en complément de l'expertise d'Ifremer. Un appui renforcé est également attribué aux études scientifiques du plan d'action cétacé du Golfe de Gascogne.

Appui technique : 1,06 M€ en AE et CP

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

Les interventions socio-économiques : 2,5 M€ en AE et CP

Elles couvrent la participation de l'État au financement des caisses de garantie des intempéries et avaries (article R. 912-2 du code rural et de la pêche maritime complété par un arrêté du 29 décembre 1998).

Les caisses de garantie des intempéries et avaries (CGIA) sont des systèmes de garantie financière auxquels peuvent adhérer tous les marins actifs embarqués à bord d'un navire de pêche. L'État verse une subvention s'ajoutant à la contribution du pêcheur. Le but est de compenser la perte de revenus liée aux intempéries et avaries.

Les interventions économiques non cofinancées par l'UE : 24,58 M€ en AE et CP

Elles permettent de financer les projets de renouvellement de la flotte de pêche dans les DOM, ainsi que l'aide exceptionnelle en soutien au secteur de la petite pêche aux Antilles. En fonction du rythme de dépôt et de complétude des dossiers en cours d'année, les enveloppes varient sur la consommation des crédits sur chacune de ces deux mesures.

En 2026, une partie des crédits d'intervention seront versés à FAM pour le financement d'aides structurelles liées à la pêche.

Sur cette ligne émargent également les crédits destinés à indemniser la filière impactée par la fermeture du Golfe de Gascogne à hauteur de 21 M€ pour l'hiver 2026, permettant un même niveau de soutien qu'en 2025.

Les interventions économiques cofinancées par l'UE : 60,50 M€ en AE et 35,82 M€ en CP

Il s'agit des contreparties nationales (CPN) du FEAMPA avec un ajustement de l'enveloppe d'AE du FEAMPA de plus de 24,68 M€ portant l'enveloppe globale d'AE du fonds à 41,50 M€ en 2026, afin de sécuriser la programmation sur les deux dernières années d'engagement du FEAMPA.

Le FEAMPA s'inscrit dans le cadre financier pluriannuel 2021-2027. Le cadre proposé combine de nouveaux instruments avec des programmes modernisés qui visent à concrétiser efficacement les priorités de l'UE et à répondre aux nouvelles difficultés.

Cette enveloppe va également permettre le financement, dans les délais évitant le paiement de pénalités, des refus d'apurement du FEAMP (fonds précédent) à hauteur de 19 M€ en AE égal CP.

ACTION (1,1 %)**08 – Planification et économie bleue**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	3 203 232	17 521 022	0	0
Dépenses de fonctionnement	2 073 232	2 073 232	0	0
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	2 073 232	2 073 232	0	0
Dépenses d'investissement	1 130 000	1 030 000	0	0
Dépenses pour immobilisations incorporelles de l'État	1 130 000	1 030 000	0	0
Dépenses d'intervention	0	14 417 790	0	0
Transferts aux collectivités territoriales	0	5 000 000	0	0
Transferts aux autres collectivités	0	9 417 790	0	0
Total	3 203 232	17 521 022	0	0

Le ministère chargé de la Mer et de la Pêche met en œuvre la **planification maritime dans une approche de gestion intégrée de la mer et du littoral**, en application des directives cadre européennes relatives au milieu marin (DCSMM) et à la planification maritime (DCPM). Cette planification se met en œuvre à deux niveaux. Au niveau national, la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) définit les grandes orientations et les priorités, ces dernières étant la décarbonation des activités maritimes, la protection de la biodiversité, le développement durable de l'économie maritime et le bien-être des populations. Au niveau des façades maritimes ou des bassins maritimes (outre-mer), les documents stratégiques de façades (DSF) ou les documents stratégiques de bassin représentent le vecteur de la déclinaison territoriale et opérationnel de la SNML. Ces documents, au nombre de huit, ont été coconstruits, notamment au travers de phases de concertation importantes, avec les différents usagers de la mer, qui se sont traduites en métropole par un débat public inédit. Ces documents de planification sont soumis à une évaluation environnementale préalable, confiées à des bureaux d'études spécialisées. La planification maritime revêt aujourd'hui une importance stratégique, à la fois pour respecter les objectifs de transition énergétique en France, qui passent en partie par le développement de l'éolien en mer mais aussi pour atteindre les objectifs de création de zones de protection fortes pour la biodiversité en mer, qui ont donné lieu à des annonces du Président de la République à l'occasion du 3^e sommet des Nations Unies pour l'océan, à Nice (UNOC) en juin dernier.

En lien avec les ministères chargés de l'environnement et de l'énergie, le ministère met en œuvre une refonte des outils de spatialisation des données, notamment avec le site géolittoral. Le CEREMA apporte son appui à la DGAMPA et aux services déconcentrés. La DGAMPA travaille par ailleurs à structurer le suivi de la mise en œuvre des actions prévues par la SNML et les documents de planification, qui suppose le développement de nouveaux outils informatiques. Les travaux à venir sur la simplification du processus de planification et la révision annoncée des directives cadres européennes précitées supposeront également l'établissement de bilans et la mobilisation d'expertises juridiques. Le ministère porte également des actions de soutien à des projets internationaux participant à une meilleure connaissance et plus grande protection des océans, à l'instar du projet Mercator qui permet une modélisation numérique de l'océan. Le ministère suit et apporte son soutien à différents projets concourants à l'amélioration de la connaissance de l'économie maritime et à soutenir l'innovation maritime.

Quant à la **navigation de plaisance maritime et fluviale et aux loisirs nautiques**, le ministère chargé de la Mer et de la Pêche met en place des outils de connaissance du secteur et adapte la réglementation pour le développement de cette filière. L'impact économique de la filière nautique est important pour l'ensemble du territoire : au niveau industriel, la France est le premier constructeur de bateaux de plaisance en Europe et le second au niveau mondial. Elle est le premier constructeur mondial de voiliers.

La plaisance, tant privée que professionnelle, est une activité-clé pour les régions littorales tel que PACA, Bretagne, Nouvelle-Aquitaine et aussi pour les Outre-mer, en particulier aux Antilles. Compte tenu de l'étendue de

notre littoral, il s'agit d'une activité économique essentielle et créatrice d'emploi (45 000 emplois directs, 150 000 emplois indirects).

Pour faciliter le développement des pratiques, un important travail de dématérialisation des procédures a permis de simplifier les démarches administratives des usagers tant pour l'achat ou la vente de bateau, que pour le permis de conduire. Le portail démarches-plaisance est désormais très largement connu et utilisé d'un large public.

De même, le cadre réglementaire qui permet d'assurer la sécurité des activités de plaisance et de nautisme évolue régulièrement afin de l'adapter aux évolutions techniques et aux pratiques, tout en responsabilisant les pratiquants et les professionnels. A titre d'exemple, l'externalisation en 2022 de l'organisation des épreuves du permis de conduire les bateaux a permis de rendre ce permis plus facilement accessible au public sur l'ensemble du territoire.

La communication est également un enjeu majeur des politiques publiques dans ce secteur : la filière nautisme est hétérogène et couvre un public important (plus de 15 millions de pratiquants réguliers ou occasionnels du nautisme et près de 5 millions de plaisanciers réguliers).

En outre, depuis le 1^{er} janvier 2022, la DGAMPA a repris la compétence fiscale exercée jusqu'à cette date par les directions générales des douanes ; elle gère ainsi l'ex droit annuel de francisation et de navigation et le droit de passeport, devenu la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (TAEMUP). Cette taxe est un outil clé pour les politiques publiques maritime puisque qu'elle est affectée au financement du Conservatoire du littoral, à la SNSM, à la collectivité de Corse et à la filière de déconstruction des bateaux de plaisance hors d'usage.

Le ministère/la DGAMPA développe et modernise ses bases de données d'informations pour améliorer la connaissance de l'activité du secteur. Il a créé et pilote un observatoire des ports de plaisance français maritimes et eaux intérieures, mis à jour régulièrement. Ces études permettent d'éclairer les décideurs et les pouvoirs publics sur les évolutions du secteur. Dans le domaine de l'accidentologie, le ministère/la DGAMPA pilote le système national d'observation de la sécurité des activités nautiques (SNOSAN). Il s'agit d'un observatoire interministériel créé en juillet 2015, qui vise à mieux connaître le nombre et les caractéristiques des accidents relatifs à la plaisance et aux sports nautiques, à des fins d'information et de prévention. Cet observatoire publie un bilan estival et annuel de l'accidentologie, accessible au public.

Toutes natures de crédits confondues, les crédits de l'action 08 se ventilent ainsi entre les sous-actions :

	AE	CP
Coordination mer et littoral	948 232 €	7 288 232 €
Plaisance et littoral	2 255 000 €	10 232 790 €
Total	3 203 232 €	17 521 022 €

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Coordination mer et littoral : 0,95 M€ en AE et CP

Ces crédits supportent les besoins de fonctionnement relatifs à la mise en œuvre de la planification maritime.

Plaisance et littoral : 1,13 M€ en AE et CP

Des crédits sont alloués à la gestion de la base du questionnaire pour l'examen des permis plaisance, au financement de brochures et des campagnes d'information relatives à la sécurité des activités nautiques et à l'actualité réglementaire, ainsi que la participation aux manifestations de ce secteur (salons nautiques). Ces crédits servent également à disposer de données fiables sur la filière (observatoire des ports de plaisance et de l'accidentologie).

Ces crédits supportent également les dépenses de fonctionnement du site GUFIP (Guichet unique fiscalité plaisance) de Saint-Malo, ainsi que les coûts de perception de la taxe plaisance.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Plaisance et littoral : 1,13 M€ en AE et 1,03 M€ en CP

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

En outre, les crédits sont employés pour le maintien en condition opérationnelle des systèmes informatiques qui sont en pleine mutation (SIMBA, PUMA) pour l'intégration des différentes bases de données plaisance fluviales et maritimes.

DÉPENSES D'INTERVENTION**Coordination mer et littoral - FIM : 6,34 M€ en CP**

Ces crédits concernent le fonds d'intervention maritime (FIM) et visent à couvrir les engagements passés.

Plan tourisme : 8,08 M€ en CP

Ces crédits concernent le plan tourisme et visent à couvrir les engagements passés auprès du CEREMA, établissement chargé de la mise en œuvre de ce dispositif.

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 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
ENSM - Ecole nationale supérieure maritime (P205)	25 669 383	27 169 383	22 243 155	22 243 155
Subvention pour charges de service public	25 175 383	25 175 383	22 243 155	22 243 155
Subvention pour charges d'investissement	494 000	1 994 000	0	0
FranceAgriMer (P149)	17 068 957	12 675 526	25 171 857	15 482 957
Subvention pour charges de service public	3 650 000	3 650 000	3 664 000	3 664 000
Transferts	13 418 957	9 025 526	21 507 857	11 818 957
IFREMER - Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (P172)	4 887 000	4 887 000	4 740 000	4 740 000
Subvention pour charges de service public	3 387 000	3 387 000	3 900 000	3 900 000
Transferts	1 500 000	1 500 000	840 000	840 000
ENIM - Etablissement national des invalides de la marine (P197)	3 400 000	3 400 000	3 500 000	3 500 000
Transferts	3 400 000	3 400 000	3 500 000	3 500 000
Total	51 025 340	48 131 909	55 655 012	45 966 112
Total des subventions pour charges de service public	32 212 383	32 212 383	29 807 155	29 807 155
Total des transferts	18 318 957	13 925 526	25 847 857	16 158 957
Total des subventions pour charges d'investissement	494 000	1 994 000	0	0

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

EMPLOIS EN FONCTION AU SEIN DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

	LFI 2025					PLF 2026						
Intitulé de l'opérateur	ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs				ETPT rémunérés par d'autres programmes (1)	ETPT rémunérés par ce programme (1)	ETPT rémunérés par les opérateurs			
			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis			sous plafond	hors plafond	dont contrats aidés	dont apprentis
ENSM - Ecole nationale supérieure maritime			239						239	10	3	7
Total ETPT			239						239	10	3	7

(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 2025	239
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2025	
Impact du schéma d'emplois 2026	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
Emplois sous plafond PLF 2026	239
Rappel du schéma d'emplois 2026 en ETP	

Opérateurs

Avertissement

Les états financiers des opérateurs (budget initial 2025 par destination pour tous les opérateurs, budget initial 2025 en comptabilité budgétaire pour les opérateurs soumis à la comptabilité budgétaire et budget initial 2025 en comptabilité générale pour les opérateurs non soumis à la comptabilité budgétaire) sont publiés sans commentaires dans le « Jaune opérateurs » et les fichiers plats correspondants en open data sur le site « data.gouv.fr ».

OPÉRATEUR

ENSM - Ecole nationale supérieure maritime

Missions

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

Gouvernance et pilotage stratégique

Le conseil d'administration de l'ENSM comprend 28 membres représentant l'État, le monde économique maritime et notamment les armateurs et l'enseignement supérieur. Le pilotage stratégique de l'ENSM s'inscrit dans les orientations du contrat d'objectifs et de performance (COP) 2023-2027 qui comprend 4 axes : (i) enseigner la mer de toutes nos forces, (ii) « nationaliser » la formation supérieure maritime, (iii) soutenir l'économie de la mer et (iv) maritimer les esprits et développer le sens marin et la culture maritime. Ce nouveau COP a été élaboré selon une méthode participative avec les agents et les étudiants de l'ENSM, ainsi que les administrateurs du CA, permettant d'en faire un document d'adhésion.

Perspectives 2026

L'année 2026 est une année particulièrement importante pour l'ENSM à la fois dans l'aboutissement du doublement des officiers diplômés d'ici à 2027 et dans la poursuite de l'exécution de son contrat d'objectifs et de performance (2023-2027). En effet, les investissements post-Fontenoy se poursuivent pour permettre l'accueil des étudiants mais il s'agit aussi de penser, grâce aux réserves de trésorerie les futurs investissements de l'École.

Une extension du site de Saint-Malo, les bases d'un nouveau CESAME sur le port de Saint-Malo (avec le soutien des collectivités), la poursuite des réflexions sur l'évolution de la Centrale de Marseille et l'implantation d'un CESAME Sud sur le territoire portuaire de Marseille doivent nous permettre de penser l'École à 5/10 ans, dans une période où la demande ne se tarit pas. Les officiers de la marine marchande comme les ingénieurs en génie maritime, sont recherchés et trouvent des perspectives d'emploi grâce à une formation d'exception qu'il s'agit de conforter.

Ce confort interviendra par le développement des ressources propres et l'École a deux raisons principales de penser qu'elles se développeront rapidement. D'abord, le soutien des armateurs qui doit venir se matérialiser par un financement complémentaire à celui de la Fondation. Une disposition a été proposée et mérite d'être étudiée en loi de finances pour mieux faire correspondre le soutien fiscal dont bénéficient les armateurs via la taxe au tonnage, à un soutien à destination de l'opérateur public qui forme les officiers français. La seconde piste repose dans la filialisation de la formation continue à laquelle l'École travaille pour une mise en place au 1^{er} janvier 2027.

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

(en milliers d'euros)

Programme financeur Nature de la dépense	LFI 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P205 Affaires maritimes, pêche et aquaculture	25 669	27 169	22 243	22 243
Subvention pour charges de service public	25 175	25 175	22 243	22 243
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	494	1 994	0	0
Total	25 669	27 169	22 243	22 243
Subvention pour charges de service public	25 175	25 175	22 243	22 243
Transferts	0	0	0	0
Dotations en fonds propres	0	0	0	0
Subvention pour charges d'investissement	494	1 994	0	0

La prévision de SCSP 2026 est en baisse par rapport à 2025 du fait d'une mobilisation à hauteur de 2 M€ sur sa trésorerie excédentaire.

CONSOLIDATION DES EMPLOIS DE L'OPÉRATEUR

(en ETPT)

	LFI 2025 (1)	PLF 2026
Emplois rémunérés par l'opérateur :	239	249
– sous plafond	239	239
– hors plafond		10
<i>dont contrats aidés</i>		3
<i>dont apprentis</i>		7
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

Les 10 emplois hors plafond étaient déjà présents pour 2025 (apprentis et contrats recherche).

