



N° 251

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 octobre 2012

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2013** (n° 235),

PAR M. CHRISTIAN ECKERT,
Rapporteur Général,
Député

ANNEXE N° 14

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES

SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES, PÊCHE ET AQUACULTURE

Rapporteuse spéciale : Mme Annick GIRARDIN

Députée

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION : L'IMPORTANCE STRATÉGIQUE DU BUDGET DE LA MER	5
I.– LE VOLET SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES	7
A.– UN EFFORT BUDGÉTAIRE MESURÉ	7
1.– La baisse limitée des crédits du volet sécurité et affaires maritimes	7
2.– L'analyse des crédits par action : l'importance du soutien à la flotte de commerce	8
<i>a) Sécurité et sûreté maritime</i>	<i>8</i>
<i>b) Gens de mer et enseignement maritime</i>	<i>16</i>
<i>c) Flotte de commerce</i>	<i>18</i>
<i>d) Action interministérielle de la mer</i>	<i>20</i>
<i>e) Soutien au programme</i>	<i>21</i>
B.– LE DÉFI DE LA MODERNISATION DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME SUPÉRIEUR	21
1.– Les objectifs d'une réforme nécessaire	22
2.– L'ENSM à la recherche un projet pour demain	22
II.– LE VOLET PÊCHE ET AQUACULTURE	24
A.– LA BAISSSE RELATIVE DES CRÉDITS DE L'ACTION <i>GESTION DURABLE DES PÊCHES ET DE L'AQUACULTURE</i>	24
1.– Des crédits fortement liés à la situation des entreprises de pêche	25
2.– Les moyens destinés au contrôle des pêches maritimes	26
3.– Le financement de la recherche et du suivi scientifique	27
B.– LA PÊCHE ET L'AQUACULTURE EN QUÊTE DE PERSPECTIVES	28
1.– Les incertitudes sur la réforme de la PCP	28
2.– La structuration de la filière : une ambition nécessaire pour le secteur des pêches en France	29
EXAMEN EN COMMISSION	31
ANNEXE : LISTE DES AUDITIONS RÉALISÉES PAR LA RAPPORTEURE SPÉCIALE	35

L'article 49 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances (LOLF) fixe au 10 octobre la date limite pour le retour des réponses aux questionnaires budgétaires.

À cette date, **88 %** des réponses étaient parvenues à la Rapporteuse spéciale.

INTRODUCTION : L'IMPORTANCE STRATÉGIQUE DU BUDGET DE LA MER

Le présent rapport spécial porte sur les crédits du programme 205, évalués dans le projet de loi de finances à 194,8 millions d'euros en autorisations d'engagement et 194,2 millions d'euros en crédits de paiement. Conformément à la loi de programmation des finances publiques 2012-2017, le financement des priorités du Gouvernement nécessite des efforts accrus dans tous les secteurs. Le budget présenté est en baisse de 5% par rapport à la loi de finances initiale (LFI) pour 2012. Il convient d'ajouter à ces crédits les dépenses de personnel, détaillées par le programme Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer. Près de 183,9 millions d'euros sont en effet demandés pour les personnels mettant en œuvre les politiques du programme 205, pour un total de 2 959 équivalents temps plein (ETP). Cette part représente 7,3 % du total des personnels du ministère.

PROJET DE BUDGET POUR 2013 – PROGRAMME 205

(en euros)

PLF 2013 – Programme 205		AE	CP
Action 1	Sécurité et sûreté maritimes	26 284 595	25 436 811
Action 2	Gens de mer et enseignement maritime	26 772 041	26 772 041
Action 3	Flotte de commerce	72 385 511	72 385 511
Action 4	Action interministérielle de la mer	10 972 620	10 882 620
Action 5	Soutien au programme	6 361 183	6 761 183
Action 6	Gestion durable des pêches et aquaculture	52 000 000	52 000 000
TOTAL		194 775 950	194 238 166

Source : ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie

Afin de présenter l'effort budgétaire global mené en direction de l'activité maritime, il convient de faire mention des dépenses suivantes :

– la contribution étatique au financement du régime de sécurité sociale spécifique des marins et de l'action sociale (programme 197) : 840 millions d'euros, soit 2 % de baisse par rapport à la LFI pour 2012 ;

– les aides au secteur portuaire (Programme 203) : 58,3 millions d'euros sont demandés pour 2013, au titre de la subvention accordée aux grands ports maritimes ;

– les subventions allouées pour le secteur de la recherche (programme 187 pour l'essentiel) : 1,85 million pour l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER) sont demandés, dans le cadre de ses actions intéressant le programme 205 ;

– le soutien aux entreprises ultra-marines, retracé dans le programme 138 Emploi outre-mer, qui englobe donc les entreprises de pêche et aquaculture.

La Rapporteuse spéciale souligne que ces crédits, même rattachés à des programmes spécifiques, doivent être connus, afin d'acquérir une vision de l'ensemble des crédits axés sur le maritime et les gens de mer.

L'intégration de la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture au sein du ministère chargé de l'Écologie s'est traduite par une modification de la maquette pour le programme 205 Sécurité et affaires maritimes. Rebaptisé Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture, le programme inclut l'ancienne action 16 *Gestion durable des pêches et de l'aquaculture* du programme 154 Économie et développement durable de l'agriculture, de la pêche et des territoires. Ce changement, qui s'est accompagné de la création d'un ministère délégué à l'économie maritime et à la pêche, permet d'obtenir une vision budgétaire plus cohérente de la politique maritime

Le volet sécurité et affaires maritimes représenterait, pour 2013, 142,7 millions d'euros en autorisations d'engagement et 142,2 millions d'euros en crédits de paiement, soit plus de 73% des crédits du programme. Ce volet accuse une baisse 2 % en autorisations d'engagement et 3 % en crédits de paiement par rapport à la LFI pour 2012.

Le volet pêche et aquaculture représenterait pour sa part 52 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement pour 2013, ce qui constitue une baisse plus conséquente de 7 % en autorisations d'engagement et 10 % en crédits de paiement. Ce projet de budget vise néanmoins, à travers la poursuite des grandes missions du ministère, à préserver le cœur de métier des affaires maritimes.

Par le large champ qu'il permet désormais de couvrir, le programme 205 offre la possibilité de penser une réelle dynamique pour l'activité maritime française au travers du budget alloué à la politique de la mer. Il donne une vision plus exhaustive de l'action régulatrice de l'État au niveau du navire, du marin, de la mer et de ses ressources, dans un secteur tout particulièrement ouvert et règlementé internationalement.

L'importance des réformes achevées ou en cours dans ce domaine, ainsi que le changement d'équipe ministérielle permet de réaliser, par l'analyse des crédits du budget présenté, un état des lieux ainsi qu'une étude des priorités gouvernementales pour 2013.

La Rapporteuse spéciale tient à souligner que, deuxième puissance maritime au plan géographique, la France doit se doter d'une ambition forte afin d'exploiter pleinement son potentiel. Car, comme le souligne le rapport d'information du Sénat, déposé le 17 juillet 2012 ⁽¹⁾ « *la seule superficie de ce domaine maritime ne suffit pas à en faire un atout* ».

(1) Rapport d'information n° 674 (2011-2012) de MM. Jeanny LORGEUX et André TRILLARD, fait au nom de la commission des affaires étrangères et de la défense, déposé le 17 juillet 2012

I.- LE VOLET SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES

A.- UN EFFORT BUDGÉTAIRE MESURÉ

1.- La baisse limitée des crédits du volet sécurité et affaires maritimes

À l'issue des arbitrages ministériels, le programme 205 Sécurité et affaires maritimes, pêches et aquaculture a obtenu, pour la partie Affaires maritimes, le plafond suivant :

– pour 2013 : 142,8 millions d'euros en autorisations d'engagement et 142,2 millions d'euros en crédits de paiement,

– pour 2014 : 145,3 millions d'euros en autorisations d'engagement et 146,2 millions d'euros en crédits de paiement,

– pour 2015 : 144,3 millions d'euros en autorisations d'engagement et 145,1 millions d'euros en crédits de paiement.

Le tableau d'évolution des crédits permet de constater une baisse modérée, mais sensible de la dotation allouée au programme.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU VOLET SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES 2012-2013

(en euros)

		LFI 2012 Retraité		PLF 2013		Évolution 2012- 2013	
		AE	CP	AE	CP	AE	CP
Action 1	Sécurité et sûreté maritimes	26 035 113	27 805 784	26 284 595	25 436 811	1%	-9%
Action 2	Gens de mer et enseignement maritime	27 127 592	27 325 592	26 772 041	26 772 041	-1%	-2%
Action 3	Flotte de commerce	75 202 349	75 202 349	72 385 511	72 385 511	-4%	-4%
Action 4	Action interministérielle de la mer	10 399 612	10 456 612	10 972 620	10 882 620	6%	4%
Action 5	Soutien au programme	6 368 119	6 368 119	6 361 183	6 761 183	0%	6%
Sous-total		145 132 785	147 158 456	142 775 950	142 238 166	-2%	-3%

Source : ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie

Les montants présentés ci-dessus pour 2013 prennent en compte de nouveaux transferts de crédits en base en direction du programme 205 pour un montant total de 1,66 million d'euros :

– 1,6 million d'euros, en provenance du programme 217, pour d'une part les loyers budgétaires des locaux des services déconcentrés de la Direction des affaires maritimes redevables auprès de France Domaine et, d'autre part, les moyens de fonctionnement du service à compétence nationale de l'armement des phares et balises de Quimper et des services phares et balises implantés dans les directions de la mer ;

– 60 000 euros, en provenance du programme 302, pour le transfert de compétence du jaugeage des navires de la Direction générale des douanes et droits indirects vers la Direction des affaires maritimes.

Les efforts demandés porteront sur une budgétisation plus juste des dépenses d'intervention, et une limitation des crédits d'investissements au seul socle imposé par les obligations internationales et communautaires.

Le volet sécurité et affaires maritimes conserve donc *a minima* la capacité de répondre aux priorités définies par le ministère. Cependant, les services en charge de mettre en œuvre ces politiques travaillent d'ores et déjà avec des moyens extrêmement contraints. Lors d'un déplacement à la Direction Inter-régionale de la mer du Havre, le 4 octobre 2012, la Rapporteuse spéciale a pu constater les difficultés matérielles dans lesquelles se trouvaient les responsables budgétaires en fin de période. À titre d'exemple, le remboursement des frais de déplacement des agents est reporté à l'année suivante, et les moyens nautiques sont privés des ressources nécessaires à leur soutage. L'augmentation des missions liées à la protection de l'environnement, ainsi que la création de nouvelles instances comme le Conseil maritime de façade (CMF) ne fait qu'accroître le besoin en dotation des services. Le mouvement de grève déclenché le 4 octobre 2012 parmi les personnels de l'Administration maritime visait à souligner le développement de missions exigeantes sans apport de moyens équivalents.

Il convient donc de veiller à ce que les missions de ces services puissent être poursuivies, au quotidien, dans des conditions satisfaisantes.

2.– L'analyse des crédits par action : l'importance du soutien à la flotte de commerce

Le volet sécurité et affaires maritimes est divisé en 5 actions d'importance budgétaire inégale.

En première analyse, on observe d'une part l'importance du soutien financier à la flotte de commerce française, plus de 50% des crédits du volet « sécurité et affaires maritimes » lui sont consacrés ; d'autre part l'augmentation de la dotation prévue pour l'action interministérielle de la mer, de 6 % en autorisations d'engagement (AE) et 4 % en crédits de paiement (CP), dans un contexte de baisse globale des crédits accordés au programme.

a) Sécurité et sûreté maritime

La sécurité et la sûreté maritime recouvrent plusieurs aspects, largement complémentaires. En effet, la France agit dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritime :

– en tant qu'État du pavillon pour garantir le respect des normes à bord des navires français ;

– en tant qu’État du port pour contrôler les navires de commerce étrangers en escale dans nos ports ;

– et en tant qu’État côtier pour l’ensemble de la circulation maritime qui longe nos côtes, quels que soient la destination et l’objet de l’exploitation des navires en cause.

Près de 40 % des ETP affectés à l’action 11 du programme Conduite et pilotage des politiques de l’écologie, de l’énergie, du développement durable et de la mer œuvreront en faveur de la sécurité et de la sûreté maritime en 2013.

Le tableau suivant récapitule les crédits demandés au titre de l’action 1 du programme 205.

CRÉDITS DEMANDÉS POUR 2013 – ACTION SÉCURITÉ ET SÛRETÉ MARITIME

(en euros)

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2013
Autorisations d’engagement		26 284 595	26 284 595	2 200 000
Crédits de paiement		25 436 811	25 436 811	2 200 000

Source : *Projet annuel de performance 2013*

ÉVOLUTION DES CRÉDITS INITIAUX DE L’ACTION ENTRE 2007 ET 2012 PAR SOUS-ACTION

(en millions d’euros)

	2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Crédits LFI	30,29	27,07	26,23	28,78	25,11	27,46	22,08	25,17	22,62	24,42	24,78	26,55
Surveillance du trafic maritime	15,51	11,41	12,56	14,79	11,8	13,57	11,76	12,14	9,71	11,73	10,18	10,92
CSN	0,36	0,36	0,38	0,38	0,88	0,88	0,88	0,89	0,81	0,81	0,81	0,81
Signalisation maritime	11,96	12,83	10,87	11,19	9,88	10,46	7,96	9,54	9,57	9,35	11,39	12,42
SNSM	2,22	2,22	2,17	2,17	2,30	2,30	2,36	2,36	2,33	2,33	2,30	2,30
BEA mer	0,25	0,25	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,20	0,20	0,10	0,10

Source : *ministère de l’Écologie, du développement durable et de l’énergie*

La surveillance du trafic maritime est assurée en France par les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS). Les CROSS sont placés sous l’autorité organique des directeurs interrégionaux de la mer, et sous l’autorité fonctionnelle des préfets maritimes. Il existe cinq CROSS métropolitains (Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Etel et La Garde) et deux CROSS outre-mer (Antilles-Guyane et La Réunion).

Dans le cadre de la transposition en droit français du troisième paquet de sécurité maritime dit «ERIKA III», adopté par le Conseil et le Parlement de l’Union européenne en 2009, la mission de surveillance de la navigation exercée par les CROSS a été précisée dans le décret n° 2011-2108 du 30 décembre 2011 portant organisation de la surveillance de la navigation maritime. Ce texte détaille les trois composantes de la mission de surveillance de la navigation maritime :

– le suivi du trafic maritime par le recueil des informations et comptes rendus obligatoires fournis par les navires en transit le long des côtes françaises ;

– le service dit de trafic maritime « côtier », qui consiste à suivre et apprécier le comportement des navires dans les flux de trafic et à détecter les situations à risque ;

– et le service d'assistance maritime, qui organise l'information, l'aide et l'assistance des navires à la suite d'un incident ou d'un accident.

Les dépenses spécifiques de fonctionnement faites en faveur des CROSS correspondent, pour l'essentiel, aux liaisons de télécommunications spécialisées, à la participation de la France au financement du système COSPAS-SARSAT (système mondial d'alerte et de localisation de radiobalise de localisation des sinistres), composante majeure du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), au financement de la veille radioélectrique effectuée par les offices des postes et des télécommunications dans le Pacifique et aux dépenses liées aux contrats de maintenance des équipements techniques.

En termes d'investissements, la Direction des Affaires Maritimes (DAM) a lancé en 2007 un plan de modernisation des CROSS. Le budget total incluant la maintenance et les charges d'entretien et d'exploitation s'élève à plus de 61 millions d'euros pour la période 2007-2012 et a permis :

– le renforcement des outils de surveillance maritime en partenariat avec la marine nationale et la direction générale des douanes et des droits indirects ;

– la fiabilisation et l'extension de la couverture radio VHF (very high frequency) et MHF (medium high frequency) ;

– la modernisation des équipements de travail des personnels des CROSS (transmissions ; exploitation des communications ; aide informatisée à l'exploitation) ;

– la rénovation et la mise aux normes des bâtiments des CROSS.

En 2013, les actions à achever comprennent la rénovation de la passerelle du CROSS Corsen, la modernisation du système de gestion des voies de télécommunication (SGVT) et du système SPATIONAV développé en partenariat avec la Marine Nationale. Les services devront également, avant la saison estivale 2013, mettre en route le logiciel MARYLIN, dont la vocation est de doter les CROSS métropolitains d'outils d'aide et de planification de la recherche et du sauvetage en mer.

Le tableau suivant permet de constater l'évolution de la dotation demandée pour les CROSS par rapport à l'année 2012.

ÉVOLUTION DES MOYENS DES CROSS EN PLF 2013

(en euros)

Sous-action surveillance du trafic maritime						
	LFI 2012		PLF 2013		% évolution	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Fonctionnement	5 380 000	4 998 000	3 990 000	4 210 000	-24,00%	-16,00%
Investissement	4 790 000	5 930 000	6 170 000	5 490 000	14,00%	-7,50%
Total	10 170 000	10 928 000	10 160 000	9 700 000	0,00%	-12,00%

Source : ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie

Les centres de sécurité des navires (CSN) jouent un rôle de premier plan en matière de sécurité et sûreté maritime. Il existe en France 16 CSN et 3 services de sécurité maritime (outrre-mer).

La dotation attribuée aux centres de sécurité des navires et celle concernant les dépenses centralisées sont de 1,2 million d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement pour 2013.

Leur dotation de fonctionnement, d'un montant de 0,72 million d'euros pour 2013, sert essentiellement à l'achat de matériels d'équipement technique des inspecteurs, au développement de systèmes informatiques, nécessaires au contrôle par l'État du port et à l'adaptation aux nouvelles normes internationales, ainsi qu'à la formation des agents.

À titre comparatif, les CSN ont mobilisé 0,95 million d'euros en autorisations d'engagement et 0,88 en crédits de paiement pour leur fonctionnement en 2011 (source : rapport annuel de performance pour l'année 2011).

La Rapporteuse spéciale souligne que cette baisse des crédits de fonctionnement est en contradiction avec l'augmentation et la complexité des missions de ces centres spécialisés. Par ailleurs, l'enveloppe d'ETP des inspecteurs de la sécurité des navires est considérée comme sanctuarisée.

Ces services se trouvent en effet confrontés, depuis plusieurs années, à une augmentation très importante de leurs missions, notamment du fait de nouvelles réglementations émanant de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Union européenne (UE).

Le niveau de la réglementation internationale s'est fortement élevé, en quantité et en complexité : renforcement des règles de contrôle de structure des navires citernes pétroliers âgés, apparition des navires à passagers rapides, mise en œuvre du code international de gestion de la sécurité, etc. La mise en œuvre prochaine de la convention du travail maritime dont le projet de loi de ratification, adopté par le Sénat, a été transmis le 10 octobre 2012 à l'Assemblée nationale, va également nécessiter un important effort de formation et d'organisation de la part

des CSN. Cet aspect est souligné par l'étude d'impact accompagnant le projet de loi de ratification : « *L'impact de la mise en œuvre de la convention du travail maritime sur les Centres de Sécurité des Navires (CSN) et la charge de travail de leurs inspecteurs n'est pas négligeable. Certaines missions seront redéployées. La mise en œuvre des mécanismes de contrôle prévus par la convention (certification, contrôle de l'État du port) implique une réflexion sur les moyens humains et l'organisation des CSN* »⁽¹⁾.

À cet accroissement de normes internationales s'ajoute l'action de l'UE qui s'est traduite par la publication de plusieurs directives ou règlements, dont l'application simultanée nécessite une mobilisation générale des services. Dernièrement, les normes issues du « Paquet Erika III », édictées en 2009, ont renforcé les règles relatives au contrôle par l'État du port, à la surveillance des sociétés de classification et à la responsabilité de l'État du Pavillon. Pour 2013, l'objectif quantitatif de navires présentant un profil de risque élevé (priorité I ou II), devant faire l'objet d'une inspection par les services français, est de 1 345 navires.

Les premières inspections européennes sur la mise en œuvre par la France de ses obligations en matière de contrôle des navires étrangers auront lieu en 2013. Il est probable que, tout comme les inspections européennes relatives au contrôle des pêches, la plus grande rigueur soit demandée aux services français.

Il est impératif de veiller à ce que la dotation budgétaire des CSN prévue en 2013 permette à la France de répondre à ses obligations internationales.

La signalisation maritime fait partie intégrante du dispositif visant à assurer la sécurité de la navigation. Malgré le développement des aides électroniques à la navigation, la France reste attachée au principe de la redondance des systèmes de sécurité et nombre de plaisanciers ne peuvent se fier qu'aux aides à la navigation mises en place et entretenues par l'État. Le remplacement de bouées par des signaux électroniques est souvent mal accueilli par les usagers de la mer. Pourtant ces systèmes permettent de rationaliser les coûts de fonctionnement des services comme l'a démontrée l'expérimentation en 2012 du remplacement de deux grandes bouées dans le rail d'Ouessant par des balises AIS virtuelles.

Le dispositif de signalisation maritime est dense et comporte 6 254 aides à la navigation (ESM, établissements de sécurité maritime) en France métropolitaine et en outre-mer.

Les services du littoral en charge de la mise en œuvre de la politique du domaine signalisation maritime sont depuis 2010 les 4 directions inter-régionales de la mer (DIRM) en métropole et les 5 directions (quatre directions de la mer (DM) et une direction des territoires, de l'alimentation et de la mer) outremer depuis 2011.

(1) *Étude d'impact accompagnant le projet de loi n° 376 (2011-2012) de M. Alain JUPPÉ, ministre d'État, ministre des affaires étrangères et européennes, déposé au Sénat le 15 février 2012*

En 2006 un vaste plan de modernisation a été engagé, afin de maintenir le niveau de service aux usagers malgré les importantes baisses de moyen du domaine au cours des 5 années suivantes. Ce plan a permis d’optimiser les moyens humains et matériels, ainsi que de rationaliser les méthodes de travail de l’ensemble du domaine de la signalisation maritime.

Le tableau ci-dessous offre un comparatif des crédits votés en 2012, et ceux demandés pour 2013.

(en millions d’euros)

	LFI 2012		PLF 2013	
	AE	CP	AE	CP
Titre 3 : fonctionnement et entretien	8,308	8,648	9,238	9,248
Titre 5 : investissement	3,080	3,770	3,310	2,910
Total	11,388	12,418	12,548	12,158

Source : ministère de l’Écologie, du développement durable et de l’énergie

La dotation votée en loi de finances initiale est complétée par le versement des fonds de concours, 2,2 millions d’euros par an environ, perçus soit au titre des participations versées par des bénéficiaires du dispositif de signalisation maritime mis en place par l’État, soit au titre des prestations pour compte de tiers réalisées par les services du littoral, dans le domaine de la signalisation maritime, ou dans le cadre d’autres activités.

Les crédits alloués au fonctionnement technique en matière de signalisation maritime (titre 3) permettent d’assurer :

- les travaux d’entretien sur les établissements de signalisation maritime (ESM) ;

- les dépenses en énergie pour les feux, les phares et les ateliers ainsi que leur entretien ;

- les moyens de fonctionnement des agents des services phares et balises, l’achat de carburant, et les travaux d’entretien de la flottille de l’armement des phares et balises, mis en place le 1^{er} janvier 2007 ;

- l’achat de carburant, le fonctionnement et le petit entretien des véhicules terrestres.

Quant aux crédits demandés au titre des investissements, ils sont destinés à financer des acquisitions de matériels plus efficaces dans un objectif de développement durable et de contrôle des dépenses. Avec l’appui du centre d’études techniques maritimes et fluviales (CETMEF), la DAM continue à moderniser les équipements du dispositif de balisage.

Il convient de signaler toutefois que le respect du cadrage budgétaire 2011-2013 a nécessité le report au-delà de 2012 ou de 2013 de certaines opérations ou parties d'opérations, pour un montant supérieur à 1,5 million d'euros (remise en état des ESM, remplacement des sources lumineuses des feux d'une portée de plus de 7 milles nautiques par des diodes électroluminescentes moins consommatrices en énergie, etc.).

Enfin, la valorisation du patrimoine des phares, de par l'attachement porté à ces monuments, fait également l'objet d'une attention particulière. Les actions entreprises avec l'appui du chargé de mission pour le patrimoine des phares nommé auprès du directeur des Affaires maritimes en février 2009 vont se poursuivre en 2012 et 2013, avec en particulier :

- les premiers transferts de phare au Conservatoire du littoral ;
- le projet du phare de Cordouan, suite à la prise en charge par le syndicat mixte pour le développement durable de l'estuaire de la Gironde ;
- la mise en œuvre des instructions données aux services par la circulaire du 20 mai 2010 sur l'évolution patrimoniale des phares ;
- le lancement d'une action sur la gestion des maisons-feux ;
- les travaux du comité scientifique du musée des phares et balises de l'île d'Ouessant.

Compte tenu des limites budgétaires du programme 205 et particulièrement de son action 1, la subvention pour la *Société nationale de sauvetage en mer* (SNSM) prévue en 2013 sera au mieux reconduite à 2,16 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement, montant équivalent à celui versé pour 2012. Les ministères de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie, de la Défense et de l'Intérieur contribuent au financement de la SNSM. Mais la subvention versée par le programme 205 représente la majeure partie de la contribution de l'État.

La SNSM est une association loi de 1901, fondée le 1^{er} juin 1967, reconnue d'utilité publique par décret du 30 avril 1970 qui bénéficie à ce titre de subventions publiques. Aujourd'hui, le financement du budget de la SNSM repose essentiellement sur des donateurs privés (71 % des ressources en 2011)⁽¹⁾. Ce modèle tranche avec ce qui prévalait au début des années 2000, où les fonds d'origine publique représentaient environ 50 % des ressources.

Par son rôle, la SNSM s'intègre de fait dans le dispositif opérationnel de l'action de l'État en mer au côté des administrations publiques engagées dans des interventions maritimes. Ses moyens sont par exemple les premiers mis en œuvre par les CROSS dans le cadre des opérations de recherche et sauvetage en mer.

(1) Chiffres issus du rapport annuel 2011, dernier en date.

En 2011, la SNSM a dégagé un résultat net négatif de 1,2 million d'euros. Cette situation s'explique par une augmentation des dépenses au profit des structures locales (augmentation générale des prix dont le carburant) mais aussi par la montée en puissance du nouveau et très moderne centre de formation de Saint-Nazaire et enfin par l'augmentation des coûts de construction des vedettes.

La participation de l'État, qui a représenté en 2011 10 % du budget de l'exercice annuel de l'association, se répartit en une dotation de fonctionnement (0,69 million d'euros en 2011) et une dotation d'équipement qui est affectée en totalité aux investissements opérationnels destinés à l'activité « sauvetage au large » (1,61 million d'euros en 2011). Ainsi, l'État finance à hauteur de 31 % l'acquisition de nouvelles embarcations entrant dans le projet de modernisation « CAP 2010+ ».

Le tableau ci-dessous rappelle les crédits effectivement ouverts au profit de la SNSM, entre 2005 et 2011.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS OUVERTS A LA SNSM POUR LE SOUTIEN AU FONCTIONNEMENT ET À L'INVESTISSEMENT (2007 – 2011)

(en euros)

Crédits effectivement ouverts	2007	2008	2009	2010	2011
Fonctionnement	622 000	768 000	750 000	693 000	693 000
Investissement	1 555 000	1 792 000	1 750 000	1 617 000	1 617 000
TOTAL	2 177 000	2 560 000	2 500 000	2 310 000	2 310 000

Source : ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie

Le bureau d'enquête sur les événements de mer (BEAmer), crée en 1997, est un service à compétence nationale placé auprès de l'Inspecteur général des affaires maritimes.

0,08 million d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement financeront en 2013 les expertises qu'il mène, à savoir une vingtaine d'enquêtes techniques avec publications de rapports complets et une cinquantaine d'investigations préliminaires avec rapports réduits. Les frais de fonctionnement courant du BEA-Mer sont retracés sur le programme 217 Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.

À titre de comparaison, la réalisation pour 2011 avait été de 0,06 million d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, montant inférieur à la prévision notamment en raison du report d'études. Le même phénomène s'était produit pour 2010, avec une réalisation de 0,04 million d'euros en autorisations d'engagement et 0,03 million d'euros en crédits de paiement contre 0,24 en autorisations d'engagement et en crédits de paiement prévus en LFI.

b) Gens de mer et enseignement maritime

L'action 2 *Gens de mer et enseignement maritime* s'articule autour de deux grands thèmes : la formation des gens de mer et le développement de l'emploi maritime. Elle recouvre principalement le fonctionnement du service de santé des gens de mer, des actions au titre du bien être des gens de mer, ainsi que la prise en charge financière de la formation initiale et continue des marins.

CRÉDITS DEMANDÉS POUR 2013 – ACTION GENS DE MER ET ENSEIGNEMENT MARITIME

(en euros)

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FDC et ADP attendus en 2013
Autorisations d'engagement		26 772 041	26 772 041	85 000
Crédits de paiement		26 772 041	26 772 041	85 000

Source : *Projet annuel de performance 2013*

Le programme concerne l'ensemble des gens de mer (tous les marins professionnels et certains autres personnels techniques et hôteliers embarqués) travaillant pour la marine marchande, les pêches maritimes, les cultures marines et la plaisance professionnelle.

38 % des ETPT du programme 205 se consacreront à l'action *Gens de mer et enseignement maritime*, contre 22 % en 2012.

Le dispositif actuel de *formation maritime* repose sur un réseau de centres de formation secondaire et supérieure répartis tout au long du littoral et outre-mer où sont dispensés tant les cours de formation initiale que les stages de formation continue.

La formation secondaire est dispensée dans les 12 lycées professionnels maritimes (LPM), ainsi que dans les centres agréés outre-mer, qui préparent aux métiers de la pêche et de la marine marchande.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DEMANDÉS A DESTINATION DE L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE (2010-2013)

(en millions d'euros)

	Demandé pour 2010	Demandé pour 2011	Demandé pour 2012	Demandé pour 2013
Autorisations d'engagement	4,77	5,48	5,78	6,1
Crédits de paiement	4,77	5,48	5,78	6,1

L'augmentation constatée des crédits demandés s'explique par les réformes successives de l'enseignement secondaire. Les LPM ont élargi depuis 2005 leur offre de formation. À la rentrée 2009, a été mise en place la réforme des baccalauréats professionnels en trois ans ayant pour objectif d'accroître le niveau de qualification des élèves accueillis dans l'enseignement professionnel. Les classes de baccalauréats professionnels sont aujourd'hui au

nombre de 30. La poursuite de l'amélioration du niveau de qualification se traduit, selon le ministère, par les premières ouvertures de classes de BTS maritimes. Cependant, il n'a pas été confirmé à la Rapporteuse spéciale l'existence d'une offre de BTS maritimes pour la rentrée 2013. Enfin, la création d'une licence professionnelle est mise à l'étude afin de toucher de nouveaux publics et de conformer l'offre de formation maritime au dispositif L-M-D européen.

Les 6,1 millions, demandés pour 2013, se répartissent ainsi :

– 80 000 euros seront consacrés à la formation continue des enseignants des LPM ;

– 4,9 millions d'euros sont demandés pour les subventions accordées aux collectivités assurant le fonctionnement des LPM ou des centres agréés ;

1,1 million d'euros sont prévus afin de financer les aides aux élèves boursiers, dont le taux est particulièrement élevé par rapport à celui de l'Éducation nationale, ainsi que la présence d'assistantes sociales dans les établissements.

La formation supérieure est actuellement répartie sur 4 sites (Le Havre, Saint-Malo, Nantes et Marseille) réunis au sein de l'école nationale supérieure maritime (ENSM), établissement public créé par la loi du 8 décembre 2009 et mis en place par le décret n° 2010-1129 du 28 septembre 2010. L'ENSM prépare aux carrières d'officier de la marine marchande et est habilitée à délivrer le titre d'ingénieur par arrêté du ministère de l'Enseignement supérieur et de la recherche en date du 10 janvier 2012.

La subvention pour charges de service public versée à l'ENSM, nouvel opérateur du programme depuis l'exercice 2012, s'élève à 17,5 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement. Pour 2012, le montant proposé avait été fixé à 17,3 millions d'euros.

La forte variation avec les années antérieures (2,7 millions d'euros demandés pour 2010 et 3,4 pour 2011) s'explique par la masse salariale des emplois transférés depuis le budget général vers l'ENSM.

La subvention se décompose ainsi :

– 13,8 millions sont prévus pour le financement des 194 ETP transférés en 2011 ;

– la subvention de fonctionnement, versée jusqu'alors aux anciennes écoles de la marine marchande s'élève à 2,5 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement ;

– 0,3 million sont prévus pour la participation de l'État aux embarquements interscolaires des élèves officiers sur des navires des adhérents d'Armateurs de France (AF) ;

– enfin 0,6 million sont demandés pour le versement des aides aux élèves boursiers de l'ENSM.

L'ENSM est le seul opérateur du programme 205.

Les subventions accordées à la formation continue se chiffrent à 0,90 million d'euros pour 2013, et sont versées à l'Agence de service et de paiement (ASP) pour le financement d'environ 1 260 mois de stage, ainsi qu'à l'institut national de plongée professionnelle. Ces dépenses permettent l'adaptation des agents face aux nouvelles techniques et réglementations, adaptation indispensable afin de gérer et contrôler efficacement les activités maritimes.

Sous le volet gens de mer, sont regroupées diverses dépenses, pour un montant total de 2,22 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement (frais d'impression des brevets sécurisés, fonctionnement des services de santé des gens de mer, plaquettes d'informations, coût du développement d'applications informatiques visant à améliorer la gestion des données et le service aux usagers).

c) Flotte de commerce

L'action *Flotte de commerce* regroupe à elle seule 37 % des crédits du programme. Elle détaille les aides versées à la flotte de commerce française qui s'élèvent, pour 2013, à 72,4 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement.

Les effectifs inscrits sur l'action *Flotte de commerce* correspondent à moins de 1 % des ETPT du programme. Il s'agit des effectifs rattachés au guichet unique du registre international français (RIF), ainsi qu'à l'observatoire économique et réglementaire dédié à la flotte de commerce.

L'objectif de l'État à travers ces aides est triple : relancer la compétitivité des entreprises de transport maritime, soutenir l'emploi maritime et favoriser la qualité du pavillon français.

Les crédits de l'action *Flotte de commerce* contribuent au financement de deux mécanismes :

– le versement correspondant aux charges de retraites supportées par la Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF) : l'État rembourse à la CGMF les charges spécifiques de retraite et d'accident du travail des personnels sédentaires de l'ancienne Compagnie générale maritime (CGM).

– les subventions relatives aux exonérations ou aux remboursements de charges sociales patronales : en 1998 un dispositif de remboursement des contributions sociales patronales afférentes aux risques vieillesse, maladie et accidents du travail versées à l'Établissement National des invalides de la Marine (ENIM) ou aux URSSAF a été mis en place pour les entreprises qui emploient des

personnels naviguant sur des navires de commerce battant pavillon français soumis à la concurrence internationale. Ce dispositif a été étendu en 2000 aux contributions d'allocations familiales (ACOSS/CMAF) et de chômage (ASSEDIC).

Pour 2013, les prévisions de 72,4 millions d'euros se répartissent comme suit : 13,1 millions d'euros pour la CGMF, 44,2 millions d'euros pour le remboursement à l'ENIM des exonérations des charges maladie, vieillesse et invalidité, 8,6 millions d'euros pour le remboursement des charges d'allocations familiales exonérées, 6,5 millions d'euros pour le remboursement des charges relatives au chômage exonérées. Cette baisse est due notamment aux difficultés économiques du secteur maritime et particulièrement celui du transport de passagers, difficultés qui ont conduit à la liquidation judiciaire de Sea-France.

Le tableau ci-dessous synthétise l'évolution de ces crédits entre 2008 et 2013.

ÉVOLUTION DES DOTATIONS BUDGÉTAIRES : 2008-2013

(en millions d'euros)

	LFI 2008	LFI 2009	LFI 2010	LFI 2011	LFI 2012	PLF 2013
CGMF	14,90	14,47	13,82	13,43	12,9	13,09
Charges sociales ENIM, AF, ASSEDIC	60,39	61,43	64,76	62,76	62,3	59,29
Total action n° 3 Flotte de commerce	75,29	75,9	78,58	76,19	75,2	72,38

Source : ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie

L'effort budgétaire en direction de ce secteur est donc important, et doit être complété par d'autres dépenses, non imputées sur le programme 205. Ces dépenses sont les suivantes :

- les aides pour le transport maritime à courte distance (TMCD) et les autoroutes de la mer ;

- la « taxe au tonnage » pour les armateurs ayant opté pour la taxation d'un bénéfice forfaitaire déterminé selon le tonnage des navires exploités, en substitution du régime de droit commun de l'impôt sur les sociétés ;

- la défiscalisation du salaire des marins embarqués sur des navires immatriculés au registre RIF sous certaines conditions (respect de la durée minimale d'expatriation de 183 jours) ;

- le GIE fiscal prévu par l'article 77 de la loi de finances rectificative pour 2006 du 30 décembre 2006 (article 39 C du code général des impôts), dispositif qui peut être utilisé pour l'investissement en navires.

Dans un contexte de réduction de la dépense publique, l'importance de l'investissement financier destiné à la promotion d'une flotte sous pavillon français est remarquable. La Rapporteuse spéciale estime que cet effort est indispensable. Elle est convaincue de l'utilité pour un État de maîtriser une fraction de la flotte nécessaire à la satisfaction de ses besoins de transport maritime. Par ailleurs, la corrélation entre puissance économique et puissance maritime est étroite et mérite d'être soulignée.

Néanmoins, une évaluation de l'emploi des moyens serait opportune, afin d'optimiser l'impact positif de cette politique pour le pays.

d) Action interministérielle de la mer

L'action 3 *Action interministérielle de la mer* recouvre l'ensemble des activités de contrôle et de surveillance des activités maritimes, menées par l'administration des affaires maritimes. Il convient de rappeler que, dans le domaine de l'action civile de l'État en mer, une dizaine de ministères sont appelés à intervenir.

11 millions d'euros sont prévus par le PLF 2013 en autorisations d'engagement, et 10,9 millions pour les crédits de paiement, au titre de cette action 3.

En 2013, près de 15 % des ETP de l'action 11 du programme Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer seront inscrits sur l'action interministérielle de la mer.

Les crédits ainsi mobilisés portent sur trois grandes actions : le fonctionnement du dispositif de surveillance et de contrôle (DCS) des affaires maritimes d'une part, le dispositif de lutte contre les pollutions accidentelles à terre et sur le littoral (Polmar-terre) d'autre part, et, enfin, le soutien aux activités de plaisance.

Le DSC exerce des missions variées de police en mer, allant de la police des pêches maritimes à la surveillance des aires marines protégées ou au contrôle de la navigation de plaisance.

Le DCS est constitué de trois composantes que sont : les patrouilleurs des affaires maritimes (deux en métropole, un en Océan indien), trois vedettes régionales de surveillance, ainsi que vingt-et-une unités littorales des affaires maritimes (ULAM). Composées d'un effectif moyen de 7-8 agents pour un effectif total de 150 personnes, chaque ULAM est dotée de moyens nautiques (vedette côtière et/ou embarcation légère rapide) et terrestres (véhicules légers et/ou utilitaires et/ou 4x4).

Au total, 8,2 millions d'euros sont consacrés au DCS pour 2013, le poste budgétaire principal étant constitué par les dépenses de fonctionnement, et notamment l'entretien des moyens nautiques et le coût de la consommation en carburant.

Les moyens financiers du dispositif Polmar-Terre sont gérés, en dehors des situations de crise où il peut être fait appel au « Fonds d'intervention Polmar » (dispositif financier qui relève du programme 113 Paysages, Eau et Biodiversité et est géré par la Direction de l'eau et de la biodiversité), par la Direction des affaires maritimes. À la différence du programme 113, les crédits du programme 205 sont mis à disposition en permanence, hors situations de crise : ils financent la préparation à la lutte.

Tous titres confondus (fonctionnement et investissement) les crédits demandés pour 2013 s'élèvent à 1,7 million d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement

0,93 million d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement sont prévus afin de financer diverses dépenses dans le domaine de la plaisance : délivrance des permis bateaux, réalisations de brochures d'informations, développement des fichiers d'information ou subventions accordées par la mission Navigation de plaisance et loisirs nautiques de la DAM.

e) Soutien au programme

Cette action regroupe des crédits qui contribuent au développement de politiques transversales des affaires maritimes (fonctionnement courant et immobilier des services déconcentrés des affaires maritimes, formation, communication, etc.).

6,4 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement sont demandés à ce titre, ce qui est stable par rapport aux chiffres du projet annuel de performance pour 2012, et aux crédits votés de l'exercice 2011.

Environ 6 % des ETP de l'action 11 du programme Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer seront inscrits en 2013 sur l'action *Soutien au programme*.

B.- LE DÉFI DE LA MODERNISATION DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME SUPÉRIEUR

La mise en place par le décret n° 2010-1129 du 28 septembre 2010, de l'établissement national supérieur maritime (ENSM), nouvel opérateur de l'État depuis le 8 décembre 2009, vise à fournir aux armateurs des officiers de qualité hautement qualifiés et titulaires du titre d'ingénieur. Au-delà de ce nouveau statut qui offre de grandes perspectives quant au contenu de la formation et au rayonnement de l'établissement, de nombreuses questions restent à résoudre pour achever sereinement la transition voulue par la réforme.

1.– Les objectifs d'une réforme nécessaire

La création de cette grande école s'est accompagnée de la réforme du cursus des officiers de première classe de la marine marchande. Suite à l'avis favorable de la Commission des titres d'ingénieur, l'ENSM a connu son premier succès. Dans ce cadre, elle doit développer une activité de recherche en lien avec d'autres établissements d'enseignement supérieur, et une politique visant à promouvoir des axes de coopération internationale.

L'arrêté fixant le cursus des officiers de première classe est en cours de modification afin de réduire et d'étaler les temps d'embarquement sur toute l'année civile et ainsi résoudre en partie la difficulté d'embarquements dans le respect des obligations liées à la formation encadrée par une convention internationale.

L'ENSM s'organise également pour assurer les missions qui relevaient jusqu'alors de l'État afin d'accéder à une autonomie administrative. Notamment, les personnels mis à disposition par l'État sont pris en charge et rémunérés par l'établissement depuis le 1^{er} janvier 2012.

Les organes de consultation ont également été créés, les premières réunions du Comité technique, du Conseil des études et de la Commission de la vie scolaire ont pu avoir lieu dès la fin 2011.

La Rapporteuse spéciale estime que seul le statut de grande école, formant des ingénieurs qualifiés, permet une ouverture et un rayonnement à l'international. Cette réforme peut permettre une grande diversification des activités, en lien avec la recherche et les développements que connaissent par exemple les énergies marines renouvelables. Le monde de la marine marchande est véritablement, et par nature, international. La France, qui a fait le choix de soutenir fortement sa flotte de commerce, se doit de rayonner dans ce domaine. L'ENSM, qui doit auparavant surmonter les difficultés financières et managériales auxquelles elle est confrontée, est appelée à devenir un acteur de premier plan.

2.– L'ENSM à la recherche un projet pour demain

L'ENSM connaît une situation financière difficile avec un résultat déficitaire sur les deux derniers exercices. Un plan de redressement, basé sur la conservation des 4 sites, est d'ores et déjà mis en place par la direction de l'école afin de permettre un retour à l'équilibre. En parallèle, une mission a été confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable afin de disposer d'un état des lieux de la situation. Fort de cette situation, la subvention de l'État a été confortée. Un projet d'établissement puis un contrat d'objectifs doivent être établis. Ils permettront d'offrir de nouvelles perspectives à l'école mais aussi un cadre à l'opérateur.

L'ENSM hérite en effet de l'organisation des anciennes écoles nationales de la marine marchande. Cette organisation administrative devra rapidement évoluer afin de favoriser une plus grande efficacité et une meilleure lisibilité dans l'action.

Une lettre adressée à l'Union nationale des syndicats autonomes (UNSA) par le ministre délégué à l'économie maritime Frédéric Cuvillier, en date du 9 octobre 2012, annonce la nomination prochaine d'un nouveau directeur général pour l'École. Celui-ci sera notamment en charge de la rédaction du projet d'établissement avec l'aide d'un groupe d'experts, projet qui manque à un établissement privé de toute gouvernance. Rappelons qu'après le départ du directeur de l'École nationale supérieure maritime décidée par le ministre Frédéric Cuvillier, c'est la démission du président de l'École, qui a été annoncée le 8 octobre 2012.

Le Gouvernement a également annoncé son intention de maintenir en les spécialisant les quatre sites actuels. Se pose alors la question de la relocalisation du centre du Havre, actuellement implanté à Sainte Adresse. Le rapport pour avis de la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale sur le PLF pour 2012 mentionnait à ce propos : *« votre Rapporteur regrette grandement que les 7 millions d'euros d'autorisations d'engagement destinés au financement de la relocalisation vers Le Havre de l'École nationale supérieure maritime se trouvent repoussés à la loi de finances pour 2013. Même s'il semble que ce report financier trouve son origine dans le retard des procédures administratives, il eût été préférable de sanctuariser cette somme pour éviter une déconvenue future. L'accord exprimé par la direction du Budget pour l'inscription de cette dépense l'année prochaine saura être rappelé en temps utiles »*. De même, le ministère indique dans les réponses au questionnaire budgétaire que *« le projet de transfert du centre actuel de Sainte-Adresse vers de nouveaux bâtiments sur la commune voisine du Havre est en train de se concrétiser. La ville du Havre, la communauté d'agglomération havraise (CODAH), la région de Haute-Normandie, le grand port maritime du Havre, portent ce projet avec l'État. La signature d'une convention de maîtrise d'ouvrage de l'État vers la CODAH a eu lieu le 23 mars 2012 »*. L'absence de crédits affectés à cette mesure dans le PLF 2013 permet de s'interroger sur le devenir du projet, dont les nombreuses études ont pourtant été financées par le programme 205. Lors d'un déplacement sur place, la Rapporteuse spéciale a pu constater un projet immobilier surdimensionné par rapport aux effectifs actuels de l'école, ainsi qu'un certain scepticisme quant à sa réalisation effective.

II.- LE VOLET PÊCHE ET AQUACULTURE

Le nouveau volet « pêche et aquaculture » du programme 205 (action 6) s'inscrit dans le cadre des objectifs généraux de la politique commune de la pêche (PCP), visant à favoriser une exploitation durable des ressources aquatiques.

Il est fondamental de rappeler combien cette politique est liée à la réglementation européenne. La marge de manœuvre nationale est en effet extrêmement réduite, et les moyens financiers de l'État servent avant tout à se conformer aux obligations de la France en la matière.

La répartition des crédits répond donc aux objectifs de la PCP, soit que les crédits de l'État viennent en contrepartie de l'Union européenne (Fonds Européen pour la Pêche), soit que l'UE participe aux dépenses engagées par l'État pour la mise en œuvre de certains règlements (contrôle des pêches), soit au cas par cas par le biais de la validation des aides d'État notifiées à la Commission européenne.

A.- LA BAISSÉ RELATIVE DES CRÉDITS DE L'ACTION *GESTION DURABLE DES PÊCHES ET DE L'AQUACULTURE*

Pour 2013, 52 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement sont demandés au titre de cette action. Le projet de budget 2013 pour la pêche et l'aquaculture connaît ainsi une diminution de 7,3 % en autorisations d'engagement par rapport à la dotation de 2012.

Le tableau suivant récapitule l'ensemble des crédits accordés pour cette action, anciennement action 16 du programme 154, entre 2008 et 2013.

CRÉDITS ACCORDÉS POUR L'ACTION *GESTION DURABLE DES PÊCHES ET DE L'AQUACULTURE*

(En millions d'euros)

	LFI 2008		LFI 2009		LFI 2010		LFI 2011		LFI 2012		PLF 2013	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
<i>Gestion durable des pêches et de l'aquaculture</i>	59,8	59,8	162,4	134	52,4	84,8	65,7	55,8	55,9	58	52	52

Ce tableau révèle que les crédits de l'action ont connu une croissance exceptionnelle en 2009 par rapport à 2008 : +171,6 % en autorisations d'engagement et +124 % en crédits de paiement. Cette hausse résultait pour l'essentiel de la mise en œuvre du plan pour une pêche durable et responsable (PPDR), annoncé par le Gouvernement en janvier 2008, dans le contexte de la grave crise traversée par le secteur.

Pour 2013, la diminution des crédits demandés résulte de la fin des engagements liés aux mesures du PPDR, ainsi que de la baisse des crédits nécessaires à l'équipement des navires en journaux de bord électroniques compte tenu des installations déjà réalisées en 2011 et 2012.

Ce budget permet néanmoins le financement des actions pérennes en faveur du secteur (contrats de projet État-Régions, Contrepartie du fonds européen pour la pêche (FEP), suivi scientifique, contrôle des pêches...), ainsi que la mise en œuvre des recommandations issues du Grenelle de la Mer telles que les Contrats Bleus.

Trois aspects du projet de budget seront détaillés : les fortes dépenses d'intervention, les crédits consacrés au contrôle des pêches maritimes ainsi que les efforts importants et nécessaires menés en direction de la recherche et du suivi scientifique.

1.– Des crédits fortement liés à la situation des entreprises de pêche

Les crédits de l'action 6 sont pour l'essentiel constitués de dépenses d'interventions.

Le budget du secteur de la pêche se répartit en effet entre, d'une part, les interventions économiques qui représentent l'essentiel de la dotation affectée au secteur (93,9 % soit 48,8 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement), et, d'autre part, les dépenses de fonctionnement pour le secteur (6,10 % soit 3,2 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement).

Il s'agit de soutenir les entreprises de pêche face aux défis auxquels elles doivent faire face : prise en compte croissante des préoccupations environnementales, coût du carburant, réduction des quotas, nouvelles obligations communautaires.

Dans ce domaine, 7 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement sont prévus afin de financer les mesures d'adaptation de la flotte de pêche. D'importants efforts de restructuration de la flotte de pêche ont été réalisés depuis 2007 pour adapter la capacité de la flotte à la ressource disponible pour les stocks halieutiques les plus sensibles. La France poursuit néanmoins la réduction de sa flotte sur quelques stocks particuliers. Actuellement, un plan de sortie de flotte est en cours pour les navires pêchant au chalut en Méditerranée (Arrêté du 6 avril 2012). La circulaire détaillant le dispositif fait état d'une enveloppe de 6 millions d'euros dédiée au financement de cette mesure. Le fonds européen pour la pêche (FEP) intervient à hauteur de 20 % de l'aide accordée à l'arrêt définitif de chaque navire. La part de l'État représente 80 % de l'aide.

Des mesures d'arrêt temporaire des activités de pêche pourront également être mises en œuvre en 2013 pour contribuer à réduire l'effort de pêche. D'ores et déjà, 2,5 millions d'euros sont affectés à de tels dispositifs pour les navires pêchant le cabillaud dans certaines zones spécifiques (circulaire de la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture du 1^{er} juillet 2012).

21,5 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement sont par ailleurs prévus pour un ensemble d'actions cofinancées par le FEP, entreprises dans le cadre des contrats de projets État-Régions (CPER) ou hors CPER (modernisation de la flotte de pêche, modernisation des installations conchylicoles et piscicoles, mesures aqua-environnementales, aides à la pêche intérieure, équipement des ports de pêche, actions collectives mises en œuvre par les professionnels, etc.)

Enfin, des crédits sont affectés à diverses interventions économiques telles que :

– 6,8 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement au titre de caisses de chômage intempéries et avaries ;

– 2,2 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement au titre des interventions économiques non liées au FEP et plus particulièrement affectés au repeuplement de civelles et aux aides à l'équarrissage dans le secteur piscicole.

2.– Les moyens destinés au contrôle des pêches maritimes

Les crédits inscrits à ce titre correspondent à la mise en œuvre des mesures imposées par le règlement « contrôle » (règlement CE n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009) de la Politique commune de la pêche (PCP). Dans ce cadre, les missions de contrôle des pêches ont pris une importance accrue et devraient encore se développer à l'avenir. La condamnation récente de la France pour non-respect de ses obligations en la matière ⁽¹⁾ démontre que la Commission demande aux États-membres une application particulièrement rigoureuse de la PCP. À ce titre, un lien avec le financement du DCS (action 3 du programme) doit être établi, tant il est vrai que les actions concrètes de contrôle reposent en grande partie sur l'intervention des moyens sur le terrain.

Une attention toute particulière devra donc être portée sur les moyens et le pilotage du contrôle des pêches maritimes. Le référé de la Cour des comptes, en date du 12 juillet 2012 souligne la perfectibilité du dispositif français.

(1) Le Tribunal de l'Union européenne a rendu, le 19 octobre 2011, un arrêt aux termes duquel est confirmée la légalité de la décision de la Commission C (2006) 659 final, du 1er mars 2006, portant demande de paiement de la somme de 57 761 250 euros en exécution de l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 12 juillet 2005.

Le tableau suivant récapitule l'évolution des crédits destinés au financement du contrôle des pêches maritimes entre 2008 et 2013. Seuls sont pris en compte les montant demandés, étant donné la difficulté de connaître avec précision les moyens consacrés à cette sous-action et votés en loi de finances initiale.

**CRÉDITS ACCORDÉS POUR L'ACTION
CONTRÔLE DES PÊCHES MARITIMES**

(en millions d'euros)

	PLF 2008		PLF 2009		PLF 2010		PLF 2011		PLF 2012		PLF 2013	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
<i>Contrôle des pêches maritimes</i>	5,04	5,04	6,4	5,5	15,5	13,9	12,9	12,9	6,4	9,1	6,1	6,1

La quasi-totalité des crédits d'intervention, 3,8 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, sont affectés aux applications informatiques. Ils financent plus particulièrement les applications du système informatique opérationnel (SIO), le système information décisionnel (SIDéPA) et le développement, la veille et la diffusion des données. Un montant de 0,58 million d'euros a été réservé pour la mise en œuvre du plan de contrôle qui requiert notamment des contrôles physiques permettant de vérifier les caractéristiques des captures de certaines espèces (les observateurs embarqués pour le suivi de la pêcherie de thon rouge mobiliseront ainsi 0,25 million d'euros) et le financement de balances électroniques et de caméras à bord des navires, mesure préconisée dans le cadre du plan de contrôle des pêches.

Les crédits destinés au fonctionnement du contrôle correspondent à l'équipement des contrôleurs (0,16 million d'euros) : achat de matériel complémentaire ; impression des journaux de bord (0,26 million d'euros) ; sécurisation des moyens informatiques, maintenance, plateforme d'échange de données, portail halieutique (1,3 million d'euros) ; fonctionnement du contrôle et moyens de surveillance (0,55 million d'euros).

3.– Le financement de la recherche et du suivi scientifique

Le suivi statistique et scientifique est un sujet particulièrement stratégique au regard du respect des engagements communautaires de la France.

Les crédits afférents s'élèvent pour 2013 à 6 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, essentiellement au titre d'interventions :

– 3,3 millions d'euros sont alloués aux organismes de recherche scientifique : les crédits recouvrent la collecte, la saisie, la validation et le traitement des données sur l'activité des navires de pêche (métier, effort de pêche, captures...), la réalisation de travaux d'expertise sur les ressources halieutiques, des conventions avec des établissements publics (Muséum national d'histoire

naturelle, Institut de recherche et développement, Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer) ou des marchés publics permettant à la France de respecter ses engagements communautaires ;

– 2 millions d'euros serviront à financer les programmes d'observations scientifiques à la mer : la France doit en effet faire face à l'obligation de renouveler les programmes d'observateurs prévus par la réglementation communautaire. Ces observations prennent une importance croissante pour collecter des données connexes à l'activité de pêche notamment sur des zones et/ou des stocks sensibles ;

– enfin 1,4 million d'euros sont destinés aux campagnes d'évaluation et d'enquêtes qui permettent notamment à la France de respecter ses engagements internationaux dans le cadre du traité de l'Antarctique.

B.– LA PÊCHE ET L'AQUACULTURE EN QUÊTE DE PERSPECTIVES

Les auditions menées dans le cadre du rapport spécial, ainsi que le déplacement effectué sur le port de pêche de Dieppe le 5 octobre 2012 ont permis de mesurer combien le secteur des pêches en France souffre de l'absence de projet clair pour l'avenir et reste pénalisé par le manque de structuration de la filière.

1.– Les incertitudes sur la réforme de la PCP

La politique commune de la pêche est entrée en vigueur en 1983. Après une première révision en 1992, une deuxième réforme de la PCP a été adoptée en décembre 2002. Celle-ci devait prendre fin après une période de dix ans. Cette dernière réforme avait préservé les acquis fondamentaux en matière d'accès à la ressource mais avait substantiellement restreint le soutien aux investissements. Par ailleurs, elle prévoyait un renforcement des outils de gestion de la ressource et des politiques de contrôle, tout en améliorant les modalités de participation des professionnels à l'élaboration de la PCP.

Les retards pris dans les négociations de la future PCP (le vote du règlement de base, initialement prévu le 8 octobre n'a pu aboutir) risquent de décaler son entrée en vigueur à 2014, tandis que la PCP de 2002 sera prolongée d'autant. 2014 est également la date d'entrée en vigueur du nouvel instrument financier visant à remplacer le FEP : le Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP).

Le détail des crédits retracés dans le rapport spécial montre combien la PCP encadre le secteur de la pêche dans son ensemble. Du fait de la communautarisation de la politique des pêches, c'est la question du modèle économique choisi pour le secteur qui est actuellement en débat.

Plusieurs mesures proposées et voulues par la Commission sont en effet fortement défavorables au modèle économique des pêches maritimes françaises. Deux aspects sont remarquables en France :

– l'importance de la pêche artisanale : la petite pêche côtière représentait en 2011 45 % des effectifs ;

– le poids économique de la pêche au chalut qui représente de loin le plus gros volume des ventes (en tonnage et en valeur) sous criée en France.

Or les mesures d'interdiction des rejets, d'instauration de quotas individuels transférables, d'atteinte du rendement maximum durable des stocks dès 2015, sont en l'état difficilement acceptables pour les pêcheurs français.

Quant au nouvel instrument financier il devrait, entre autres, soutenir l'innovation, le transfert de connaissance et le partenariat entre professionnels et scientifiques, le développement local, la récolte et la diffusion des données ainsi que l'amélioration des systèmes de contrôle. Mais ces orientations restent floues et le projet de règlement est fortement discuté par le Parlement européen, acteur incontournable dans ce domaine depuis l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne. Un document de travail ⁽¹⁾, récemment présenté au sein de la commission pêche du Parlement se montre ainsi très critique vis-à-vis des propositions de la Commission et insiste sur la nécessité de financer des mesures d'aide à la construction de nouveaux navires. Un pas important a été franchi récemment dans ce sens. Le 24 octobre 2012, les ministres européens de la pêche ont voté en faveur des aides à la flotte, dans un compromis prévoyant que les États puissent y consacrer 15% de leur enveloppe nationale. Le Parlement devra se prononcer sur le sujet à la fin du mois de novembre 2012.

Une dotation de 6,6 milliards d'euros est prévue pour le FEAMP. Cette enveloppe, qui doit couvrir la période 2014-2020, cristallise donc des conceptions radicalement opposées de ce que doit être l'avenir de la pêche pour les flottes européennes.

Rappelons que, pour la période 2007-2013, ce sont plus de 703 millions d'euros de crédits publics (nationaux et européens) qui auront accompagné les secteurs de la pêche et de l'aquaculture.

2.– La structuration de la filière : une ambition nécessaire pour le secteur des pêches en France

Contrairement au secteur de l'agriculture, la pêche connaît une rupture forte entre les acteurs de la production et ceux de la commercialisation. Il est fréquent de constater que les pêcheurs ne s'intéressent pas suffisamment à la valorisation des produits qu'ils débarquent.

(1) M. Alain Cadec (Parti Populaire Européen), Rapporteur sur la proposition de règlement sur le FEAMP COM(2011) 804. Le rapport CADEC sera soumis au vote de la Commission Pêche du Parlement européen en novembre 2012 et sera présenté pour approbation à la session plénière en janvier 2013

Face à ce constat, la réforme de l'organisation professionnelle de la pêche finalisée en 2010 avait notamment pour objectif la constitution d'une interprofession de la pêche, élément majeur pour structurer la filière française et répondre de façon coordonnée et efficace aux évolutions économiques du secteur.

Compte tenu de l'absence de tradition en matière de dialogue et d'actions concertées entre les différentes familles professionnelles, et de la complexité du dispositif interprofessionnel, il a paru nécessaire à la Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture, d'engager les différents partenaires dans un projet commun débouchant plus rapidement. La mise en œuvre d'une marque collective permettant de mieux identifier et valoriser la pêche française dans un contexte de très forte concurrence des produits importés s'est ainsi imposée comme un projet porteur.

Une association dédiée, France Filière Pêche (FFP), regroupant tous les maillons de la filière, a ainsi été constituée, en mars 2010, avec pour objet la gestion et la promotion de la marque collective. Dans ce cadre, un cahier des charges a été élaboré par un groupe de travail et validé par les différentes familles.

Sur cette base, les principales enseignes de la grande distribution ont signé, en mai 2011, un engagement à verser à FFP, dès 2012 et pour cinq années, un montant de l'ordre de 30 millions d'euros. Les adhérents professionnels doivent également cotiser au fonds.

Le 13 septembre 2012, la marque « Pavillon France » a ainsi été lancée. Il s'agit de la première marque nationale identifiable des produits de la pêche fraîche, pêchés sous pavillon français.

L'action de cette association porte également sur la promotion des pratiques qui contribuent à la préservation des ressources halieutiques, et sur l'aide au développement des connaissances et expériences dans les domaines techniques, scientifiques et commerciaux. Le 28 septembre 2012, le Conseil d'administration de FFP a ainsi retenu les 9 projets qui bénéficieront de l'enveloppe de 5 millions d'euros dédiée à l'appel à projets « amélioration de la sélectivité des engins de pêche et économie d'énergie ».

Financée uniquement par le biais de concours d'origine privée, une attention particulière devra être portée quant à la coordination entre les politiques menées par FFP et les initiatives étatiques en faveur du secteur.

EXAMEN EN COMMISSION

*Au cours de sa réunion du mardi 16 octobre 2012 à 9 heures, la commission des Finances examine les crédits du programme Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture de la mission **Écologie, développement et aménagement durables**.*

Après l'exposé de la Rapporteuse spéciale, plusieurs intervenants prennent la parole.

M. Yves Censi, président. Je suis certain que vos propos sur la vocation maritime de la France recevront le soutien actif de la majorité de nos collègues.

Quelles sont les perspectives d'avenir de l'École nationale supérieure maritime – ENSM ?

Vous faites état dans votre projet de rapport, pour la période 2007-2013, de plus de 700 millions d'euros de crédits publics – nationaux et européens – en faveur du secteur de la pêche. Comment, dans le contexte économique actuel, pourrions-nous améliorer l'efficacité des aides de l'État ?

M. Marc Francina. Les étendues d'eau douce sont nombreuses en France. Les crédits dédiés aux pêcheurs professionnels en eau douce dépendent-ils du budget de l'écologie ou de celui de l'agriculture ?

Mme la rapporteure spéciale. Le budget de l'écologie ne prend en charge que les crédits relatifs à la pêche maritime. Je ne saurais vous dire de quel programme budgétaire dépend la pêche en eau douce.

C'est vrai, l'École nationale supérieure maritime traverse une crise depuis 2010, date à laquelle quatre écoles nationales de marine marchande ont été remplacées par un établissement public d'enseignement supérieur qui a reçu en 2011 l'habilitation à délivrer le titre d'ingénieur pour la filière polyvalente.

Nous sommes passés de quatre écoles autonomes excédentaires, dont le fonds de roulement se montait à 4 millions d'euros avant 2010, à un établissement qui était déjà déficitaire à la fin 2011. Aujourd'hui l'ENSM affiche un déficit structurel d'un million d'euros. Ce déficit est-il la conséquence d'une mauvaise organisation ou d'une mauvaise gestion ? De la « centralisation déconcentrée » des fonctions supports sur les quatre sites, de l'incompréhension des élèves et du personnel, d'une absence de projets clairs, d'une réflexion insuffisante sur les stratégies immobilières ? Au-delà de la crise financière, l'école souffre d'une crise de gouvernance. Le directeur général a été remercié par le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche et le président a démissionné, l'intérim étant assuré par le secrétaire général. Le ministre a annoncé la nomination d'un

nouveau directeur. Quant au projet de construction, au Havre, d'un nouvel établissement qui devait accueillir un millier d'élèves, son avenir suscite l'inquiétude des Havrais car plus de 7 millions d'euros ne seront pas financés en 2013.

Le ministre se veut rassurant, évoquant un contrat d'objectifs et de performances en cours de négociation. Il convient d'analyser la situation de cet établissement au regard des objectifs ambitieux qui avaient été fixés lors de sa création.

Nous devons en outre raisonner en termes de formation : nous avons en France 12 lycées professionnels maritimes. Faut-il tous les conserver ? Faut-il créer un BTS dans ce secteur ?

La filière pêche a reçu 700 millions d'euros de crédits publics, de l'État et du Fonds européen pour la pêche – FEP. Ces aides sont pleinement justifiées car la filière pêche souffre énormément et a traversé de graves difficultés, particulièrement en 2008 et 2009 du fait de la hausse du carburant, des baisses de quotas et du durcissement de la politique européenne.

En 2010, dans un rapport détaillé sur les aides publiques à la pêche, la Cour des comptes relevait l'aspect multiforme des mécanismes existants et indiquait qu'ils gagneraient à être rationalisés et mieux contrôlés. C'est ce que nous devons faire. Le futur Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche – FEAMP – permettra de définir des interventions plus efficaces et mieux ciblées. Mais nous pouvons d'ores et déjà féliciter les pêcheurs pour les actions qu'ils mènent en faveur de l'environnement. Soutenus par les scientifiques, ils demandent que l'on reconnaisse les efforts accomplis pour préserver les stocks de certains poissons. Sur cette question, la France doit faire entendre sa position au sein de l'Union européenne.

Les entreprises de pêche européennes sont en train de retrouver une bonne santé économique. Selon une analyse de la Commission européenne, la flotte européenne est passée d'une situation déficitaire en 2009 à une situation bénéficiaire en 2010. Nous devons néanmoins rester prudents. Des négociations européennes sont en cours, au sein desquelles la France, avec quelques autres pays, défend une position difficile. Nous faisons confiance à Frédéric Cuvillier pour défendre nos pêcheurs sur les questions du rejet en mer et du rendement maximum, mais aussi pour faire en sorte que vive la filière pêche.

M. Jean Launay. Je vous remercie, madame la rapporteure spéciale, pour l'excellent travail que vous avez accompli.

Je vous rejoins sur deux points, en particulier sur les difficultés rencontrées par les responsables budgétaires en fin de période. L'État est mauvais payeur et c'est très inquiétant, mais lorsque les centres de sécurité des navires subissent une baisse de leurs crédits de fonctionnement, cela met en péril leurs missions.

Je partage votre souhait de voir la France exploiter pleinement son potentiel maritime, mais je crains que le nouveau périmètre de la mission « Écologie », en inscrivant la gestion durable des pêches et l'aquaculture dans un ensemble dédié à la sécurité, ne porte atteinte à la lisibilité de la politique maritime de l'État.

Mme la rapporteure spéciale. Vous avez raison, monsieur Launay, de poser ainsi la question. La sécurité en mer concerne les zones situées près des côtes mais également la pleine mer. La Chine, la Russie, le Brésil, l'Inde se dotent de budgets dédiés à la sécurité en mer et à la défense de plus en plus importants parce qu'ils ont compris l'enjeu que représente le domaine maritime. La France doit en prendre conscience. Les choix sont toujours difficiles à prendre lorsqu'il s'agit de sécurité maritime, surtout dans un budget contraint. Certes, les crédits sont en baisse et chaque ministère doit l'assumer, mais il ne faudrait pas que les dotations dédiées à la sécurité en mer subissent une nouvelle baisse l'an prochain. Les marées noires dont a été victime notre pays nous ont amenés à renforcer la sécurité maritime près de nos côtes, mais les moyens ne sont pas au rendez-vous. Notre flotte, vieillissante, devra être renouvelée. Ce projet de budget n'est assurément pas à la hauteur du grand défi que nous devons relever.

Enfin, il me paraît justifié de conserver la sécurité maritime au sein de la mission « Écologie », compte tenu des liens qui existent entre sécurité et gens de mer, mais nous pouvons effectivement nous interroger sur le fait que la sécurité au-delà de la ZEE relève, elle, du budget de la défense. Comment se passe le relais ?

M. Yves Censi, président. Madame la rapporteure spéciale, êtes-vous favorable à l'adoption des crédits « Sécurité, affaires maritimes, pêche et aquaculture » de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » ?

Mme la rapporteure spéciale. Oui, monsieur le président.

*

* *

*La Commission **adopte** les crédits de la mission **Écologie, développement et aménagement durable** lors de sa séance du mercredi 17 octobre 2012 à 9 heures.*

ANNEXE : LISTE DES AUDITIONS RÉALISÉES PAR LA RAPPORTEURE SPÉCIALE

- M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux transports et à l'économie maritime.
- M. Christian Descheemaeker, président de la 7ème Chambre de la Cour des comptes.
- M. Hubert Carré, directeur général du Comité national des pêches maritimes et des élevages marins.
- Mme Régine Bréhier, directrice des Affaires maritimes.
- M. Laurent Courcol, directeur interrégional de la Mer, pour la façade Manche-Mer du Nord.
- Mme Cécile Bigot-Dekeyzer, directrice des Pêches maritimes et de l'Aquaculture.
- M. Philippe Illionnet, directeur de l'Établissement national des Invalides de la Marine.
- M. Gérard Higuinen, président de France Filière Pêche.
- M. Hervé Jeantet, responsable du conseil spécialisé « pêche et aquaculture » de FranceAgriMer.
- M. Jean-Yves Perrot, président-directeur général de l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer.
- Mme Isabelle Chmitelin, directrice de l'Office de développement de l'économie agricole d'Outre-Mer.

Dans le cadre du déplacement au Havre et à Dieppe les 4 et 5 octobre 2012, la Rapporteuse spéciale s'est entretenue avec les personnes suivantes :

- M. Mathieu Fannonel, chef du centre de sécurité des navires du Havre
- M. Jean-Paul Guenole, directeur interrégional de la mer adjoint et Mme Anne Cornee, secrétaire générale.
- M. Olivier de La Laurencie, directeur des opérations du Grand port maritime du Havre

- M. Christian Larrieu, directeur du Centre havrais de l'ENSM
- M. Yannick Pourchaux, Président du Comité régional des pêches et des élevages marins de Haute-Normandie.
- Mme Marie-Dominique Fouchault, Directrice du Syndicat mixte du port de Dieppe