

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Projet de loi de finances pour 2020 (n° 2272) :
- Suite de l'examen pour avis des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » :
- . Affaires maritimes (*M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis*). 2

Mardi 29 octobre 2019
Séance de 18 heures 30

Compte rendu n° 14

SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020

**Présidence de
Mme Laurence
Maillart-Méhaignerie,
*Vice-Présidente***



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » sur le rapport pour avis de M. Jimmy Pahun « Affaires maritimes ».

Mme la présidente Barbara Pompili. Nous poursuivons l'examen de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du projet de loi de finances, avec la présentation de l'avis sur les crédits des affaires maritimes.

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis des crédits du programme 205 « Affaires maritimes » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». En tant que rapporteur pour avis sur les affaires maritimes, j'ai souhaité inscrire mes travaux dans la continuité de ceux que j'avais réalisés lors de la préparation des projets de loi de finances pour 2018 et 2019, en privilégiant les sujets suivants : le soutien à la Société nationale du sauvetage en mer, la SNSM, ainsi que l'initiative française en faveur de la réduction de la vitesse des navires.

Le budget des affaires maritimes sera stable en 2020, ce dont je me réjouis. Si les autorisations d'engagement du programme 205 baissent légèrement pour passer de 163 millions d'euros en 2019 à 156 millions en 2020, les crédits de paiement se maintiennent à hauteur de 157 millions d'euros.

Par ailleurs, les crédits relatifs aux ports relevant de l'action 43 du programme 203 augmentent légèrement. Les autorisations d'engagement et les crédits de paiement de cette action passent à près de 101 millions d'euros en 2020. Je tiens à souligner ce point, car il est la traduction de l'effort consenti depuis deux ans pour rattraper le sous-financement du dragage des grands ports maritimes, sur lequel les rapporteurs pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire n'avaient cessé d'alerter le Gouvernement.

Je tiens à rappeler que le budget des affaires maritimes est calculé au plus juste et qu'il doit être préservé dans la durée.

Je veux également rappeler que ce sont les moyens non pas seulement financiers mais aussi humains qu'il convient de préserver. D'ailleurs, je regrette encore vivement que, cette année encore, il soit prévu de réduire les effectifs des affaires maritimes, qui perdent 19 équivalents temps plein travaillé (ETPT). C'est loin d'être négligeable étant donné qu'il s'agit d'une administration dont les effectifs sont faibles mais dont le rôle est essentiel pour la sécurité et la sûreté maritimes civiles.

La moitié des crédits du programme 205 est consacrée à la compensation d'exonérations de cotisations sociales patronales. Ces mesures sont nécessaires, car elles servent une politique qui vise à rendre le pavillon français plus attractif et à favoriser l'employabilité des marins.

En revanche, je regrette que l'action 3, qui porte ce budget, soit intégrée dans le programme 205 et non dans le programme 197 relatif aux régimes de retraite et de sécurité sociale des marins. Je pense qu'il faut modifier le rattachement de cette action. J'ai déjà fait cette préconisation dans mes précédents rapports et je tiens à nouveau à insister sur cette évolution, qui me semble nécessaire.

En effet, la maquette budgétaire du programme 205 entraîne une situation illogique. L'action 3 correspond à des dépenses contraintes dont l'augmentation est un signe de bonne santé du secteur maritime. Dans ce cas, si le total des crédits budgétaires alloués au programme 205 n'augmente pas, ce sont les crédits alloués aux autres actions qui doivent diminuer, crédits qui concernent les moyens de contrôle des règles de sécurité et de sûreté maritimes et l'enseignement maritime.

Un peu plus de 17 % des crédits du programme 205 contribuent au financement de la formation maritime, notamment des lycées professionnels maritimes et de l'École nationale supérieure maritime. Il est indispensable de continuer à soutenir ces formations dont la qualité est reconnue internationalement.

Un peu plus d'un quart des crédits du programme budgétaire 205 « Affaires maritimes » financent l'action de l'État dans les domaines de la sécurité et de la sûreté maritimes et de la lutte contre la pollution. Ils servent notamment à financer les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) et les *maritime rescue coordination centres* (MRCC), les centres de sécurité des navires ou encore le dispositif de contrôle et de surveillance qui participe à l'exercice des missions de police en mer – notamment la surveillance de la pêche.

Ils permettent également d'apporter un soutien à la SNSM, dont la pérennisation du modèle constitue l'un des deux grands axes de mon rapport.

Le drame des Sables-d'Olonne a mis en lumière les difficultés auxquelles les sauveteurs en mer sont confrontés. Après ce drame, il était tentant de proposer d'en tirer immédiatement des conclusions, de tout questionner, entre autres l'organisation et le financement de la SNSM. Il ne fallait cependant pas céder à la précipitation, car la SNSM est un objet compliqué. Son modèle, qui est en partie basé sur les dons, est très particulier ; il est le fruit de notre histoire maritime. Ce modèle est aujourd'hui en tension du fait des évolutions de la pratique du nautisme et de la démographie des bénévoles.

Le ministère de la transition écologique et solidaire travaille à l'évolution de ce modèle avec les sauveteurs eux-mêmes. En attendant le résultat de ce travail, il fallait apporter une première réponse à la SNSM. C'est ce que j'ai souhaité faire en proposant à notre commission d'affecter une partie de la fiscalité sur le permis plaisance aux sauveteurs, dans le cadre de la première partie du projet de loi de finances.

Je retiens par ailleurs de mes auditions deux points importants. La formation des sauveteurs, d'abord, dont le profil évolue progressivement des marins professionnels vers les plaisanciers, et qui doit être repensée, avec une réflexion sur l'équivalence des formations délivrées par les différents ministères. J'ai, ensuite, pu prendre la mesure de la charge administrative qui pèse sur les bénévoles. L'appui d'un pôle dédié aux tâches administratives auprès de chaque délégué départemental pourrait constituer une piste d'amélioration.

Ces deux points, l'équivalence des diplômes et la charge administrative, sont également soulignés par la mission d'information commune du Sénat, présidée par le sénateur M. Didier Mandelli, et dont le rapport vient d'être publié.

Nous avons cependant deux points de désaccord. Je n'ai, pour ma part, pas observé de blocage structurel majeur ni de fracture entre le siège de la SNSM et ses stations. Toujours est-il que certaines relations internes mériteraient d'être fluidifiées. Par ailleurs, je ne suis pas

d'accord avec le Sénat quand il critique le désintérêt de l'État pour la SNSM. L'État, bien sûr, peut faire plus, mais il ne faut pas oublier que la SNSM est une association de bénévoles et que ceux-ci sont attachés à ce modèle. On ne peut pas préserver ce modèle et, en même temps, vouloir que l'État assume lui-même l'entièreté du sauvetage en mer. De même, il n'est pas sérieux de demander chaque année toujours plus de subventions publiques sur la base d'évaluations non concertées avec les services de l'État, et refuser de se satisfaire des augmentations de crédits quand elles sont décidées.

Ainsi, j'ai été un petit peu déçu du retour du président de la SNSM, après que nous eussions alloué tout de même une belle somme à son établissement, la semaine dernière.

Il reste que les sauveteurs en mer sont aujourd'hui confrontés à plusieurs défis d'ordre budgétaire, liés notamment au renouvellement de la flotte, mise en service à la fin des années 1980. Comme je l'ai dit, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a donc adopté, à l'initiative du groupe MODEM et apparentés, un amendement affectant à la SNSM 4,5 millions d'euros issus de la taxe sur le permis plaisance. Le Gouvernement s'est par la suite engagé, en séance publique, à déposer, dans la deuxième partie du projet de loi de finances, un amendement augmentant du même montant les crédits alloués au sauvetage en mer. Je souhaite à ce propos remercier les ministres M. Gérard Darmanin et Mme Élisabeth Borne, ainsi que le président de l'Assemblée nationale M. Richard Ferrand, pour leur rôle respectif dans la recherche de cette solution. Je resterai cependant attentif sur deux points, qui restent en suspens : la pérennisation de ces crédits après 2020 et leur incidence sur le budget futur des affaires maritimes, car celui-ci inclut la gestion du sauvetage en mer et ne peut donc en être affecté.

Le second axe de mon rapport porte sur la réduction de la vitesse des navires de commerce. Cette mesure, si simple en théorie, est très prometteuse en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport maritime.

Il paraît que 45 millions de tonnes de gaz à effet de serre seraient économisés, si on réduisait de 4 kilomètres/heure la vitesse des navires des transports vauquiers, c'est-à-dire des bateaux qui ne transportent pas de marchandises directement consommables. Ne nécessitant aucune innovation technologique, elle est immédiatement disponible pour l'ensemble des navires.

Un engagement international est néanmoins indispensable pour agir efficacement et ne pas pénaliser notre flotte, qui a déjà engagé sa transition, dans un univers extrêmement concurrentiel. Après l'adoption du GNL, des « *scrubbers* » à boucle fermée ou encore l'extension prochaine des zones à faibles émissions de soufre en Méditerranée, la réduction de la vitesse des navires s'inscrit dans l'action diplomatique de la France en faveur d'un transport maritime décarboné. Je pourrais aussi parler des branchements à quai, qui sont si nécessaires dans nos ports, notamment dans celui de Marseille pour les grands navires de croisière. Le Président de la République s'était engagé à défendre la réduction de la vitesse des navires lors du dernier G7 à Biarritz. En 2023, aura lieu à l'Organisation maritime internationale (OMI) la révision de la stratégie pour éliminer les émissions de dioxyde de carbone des navires. La France a déjà déposé deux soumissions à ce sujet et parviendra, je l'espère, à faire consensus.

Au-delà de la réduction de la vitesse, il est primordial de continuer à soutenir toutes les initiatives et tous les investissements pour un transport maritime décarboné. Je regrette, à cet égard, que ne soient pas passés les amendements que j'avais déposés sur le transport à

voile, dans le cadre de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, en vue de soutenir ce mode de transport ainsi que l'aménagement d'espaces pour les vélos sur ces navires, comme cela est fait pour les trains et les autobus.

De véritables états généraux du transport maritime seraient nécessaires pour donner une cohérence à ces démarches et tracer une voie ambitieuse vers des échanges neutres en carbone. Je citerai par exemple le potentiel considérable des navires à voile qui peuvent même être utilisés par la marine de commerce. Deux projets sont en cours, ce qui est tout de même assez fantastique. Le projet Zéphyr & Borée amènera en Guyane des pièces détachées d'Ariane Espace, tandis que le projet Neoline desservira Nantes, Saint-Pierre-et-Miquelon et Baltimore.

En conclusion, je vous engage à donner un avis favorable aux crédits du budget des affaires maritimes.

M. Yannick Haury. Au nom du groupe La République en marche, je remercie notre rapporteur pour avis pour ses travaux.

La France possède le deuxième domaine maritime mondial et j'ai la chance d'être élu d'un territoire littoral. Oui, la puissance maritime d'un pays est une chance. Les enjeux sont très importants. Le *Brexit* à venir est à prendre en compte.

Les questions liées à la mer, aux marins et aux navires sont cruciales. Elles sont à la fois stratégiques, géopolitiques et militaires, ainsi qu'économiques, environnementales et sécuritaires. Le Gouvernement a pris la pleine mesure de ce potentiel et de ces défis. Le développement de l'économie bleue en est un signal fort. Je me permets ici de citer un autre exemple important pour mon territoire : le lancement du parc éolien en mer au large de Saint-Nazaire.

Le budget que vous présentez finance des actions relatives à la politique de sécurité et de sûreté maritimes civiles, la régulation sociale de l'emploi maritime, l'action préventive en matière de sécurité maritime, le soutien à la qualité et au développement du pavillon français ou encore la participation à la protection de l'environnement marin et littoral.

Trois opérateurs lui sont rattachés : l'Agence de services et de paiement, l'Établissement national des invalides de la marine et l'École nationale supérieure maritime, qui voit son plafond d'emplois stable sur un an.

Les crédits de paiement de ce programme restent stables et s'élèvent à 157 millions d'euros pour 2020, alors que les autorisations d'engagement sont en baisse de 4,28 %, à 156 millions d'euros. Tout comme vous, je constate – et je regrette – la réduction des effectifs, avec une diminution de 19 ETPT.

Je me félicite en revanche de la hausse de la ligne budgétaire en faveur de l'action interministérielle de la mer, qui s'élève à 6,2 % sur un an, soit 13 million d'euros. Tout comme, si on ajoute l'action 43 « Ports » du programme 203 au programme 205, il faut se féliciter de la hausse de l'ensemble du budget consacré aux affaires maritimes et aux ports.

Mais le budget pour 2020 est et restera celui de l'engagement de l'État envers la SNSM. Nous avons tous en mémoire le drame survenu aux Sables-d'Olonne avec le naufrage de la vedette *Jack Morisseau*, qui a coûté la vie à trois marins sauveteurs le 7 juin dernier. Ces hommes et ces femmes sont de véritables héros du quotidien et méritent toute notre

reconnaissance. Je sais le courage et l'abnégation dont ils font preuve, eux qui sont très attachés à leur statut de bénévoles. La subvention publique en faveur de la SNSM passera cette année, comme le Gouvernement s'y est engagé, de 6 à 10,5 millions d'euros. C'est une excellente nouvelle.

Je salue votre rapport, qui apporte un éclairage particulier sur la SNSM et soulève des questions essentielles : l'évolution des profils des personnes qui s'engagent, leur formation, l'entretien et le renouvellement de leur flotte... Une réflexion globale est en cours sur le modèle de la SNSM. Comme vous, j'appelle l'attention de nos collègues sur la nécessité de pérenniser ce financement au-delà de l'année 2020.

M. Jean-Luc Poudroux. Comme l'a annoncé monsieur le rapporteur pour avis durant sa présentation, les crédits alloués aux affaires maritimes sont pratiquement stables, à savoir 157 millions d'euros en crédits de paiement. C'est rassurant.

J'espère vivement, au nom du groupe Les Républicains, que les mesures présentées au travers de ce budget pourront répondre à tous les enjeux importants qui sont liés aux affaires maritimes : préservation de la ressource halieutique, maintien d'une économie viable, modernisation de l'ensemble du secteur, renforcement de la sécurité maritime, protection de l'environnement et adaptation de ces enjeux aux nombreuses spécificités locales.

Sur le rapport qui vient de nous être présenté, je souhaite apporter quelques éléments complémentaires, et plus particulièrement un éclairage sur la pêche maritime. Tout d'abord, en ce qui concerne l'action 1 « Sécurité et sûreté maritimes », je souhaite savoir si les crédits qui seront mobilisés pourraient notamment et utilement servir à renforcer les contrôles dans la zone Océan Indien ou, pour le moins, relancer le débat afin d'avoir plus de précisions sur certains sujets.

En effet, à titre d'exemple, les autorisations de pêche entre l'Union européenne et des pays tiers permettaient de pêcher dans les eaux malgaches avec un bateau sous pavillon français, mais avec du personnel malgache, souvent rémunéré à moindre coût. Malgré le non-renouvellement de cette autorisation de pêche, qui a expiré le 31 décembre 2018, les équipages des bateaux restent les mêmes et nous assistons au recours à un équipage majoritairement malgache, sur un bateau sous pavillon français, pêchant en zone économique exclusive.

Je dois signaler qu'un procès est en cours sur ce sujet, procès où se sont notamment constitué parties civiles des pêcheurs malgaches, ainsi que le comité contre l'esclavage moderne. La question est de savoir si les crédits sont suffisants pour effectuer des contrôles, d'une part pour vérifier que les conditions législatives sont respectées, d'autre part, pour faire cesser ces pratiques. Aussi serait-il peut-être opportun de préciser les conditions d'emploi de ces pêcheurs malgaches.

En ce qui concerne l'action 2 « Gens de mer et enseignement maritime », c'est une bonne chose que les crédits soient maintenus. Toutefois, j'espère vivement qu'ils permettront d'investir dans du matériel pédagogique et, ainsi, d'assurer pleinement les missions de formation, initiale et continue, des établissements.

Enfin, en ce qui concerne l'action 4 « Action interministérielle de la mer », l'augmentation des crédits est certes encourageante, mais je souhaite obtenir des précisions sur leur utilisation. En effet, est-ce que ces crédits pourraient notamment et utilement être

portés sur la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée ? Un nombre significatif de pêcheurs non professionnels commercialisent leurs prises sans contrôle.

À ce sujet, les enjeux sont nombreux : la préservation de la ressource halieutique, le développement de la filière pêche, la valorisation de la pêche professionnelle et le respect des normes sanitaires. La question est de savoir si, dans ce cadre, ces crédits pourraient être fléchés pour accorder des moyens supplémentaires afin de renforcer les contrôles.

Il serait également peut-être judicieux de réfléchir à des solutions alternatives, notamment en recourant aux « gardes jurés » qui ont des missions de police des pêches maritimes, via les comités régionaux des pêches.

Mme Nadia Essayan. La France dispose du deuxième domaine maritime mondial et elle est notamment reconnue dans le monde entier pour la qualité de la formation de ses marins. Dans le cadre du projet de loi de finances pour 2020, nous avons à débattre du programme 205 de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Ce programme permet de financer des actions relatives à la politique de sécurité maritime et à l'emploi maritime, ainsi que le soutien au pavillon français ou encore la participation à la protection de l'environnement marin et littoral.

Vous l'avez dit, monsieur le rapporteur pour avis, le budget des affaires maritimes est dans l'ensemble stable. Au groupe MODEM et apparentés, nous nous en réjouissons. Il apparaît important que le budget des affaires maritimes soit préservé dans la durée.

Je souhaite axer mon intervention sur le renforcement du soutien à la SNSM. Association reconnue d'utilité publique, elle est composée de bénévoles qui assurent le sauvetage en mer aux côtés des services de l'État. En 2018, elle a effectué plus de 3 900 interventions et secouru 7 191 personnes. Son fonctionnement repose sur l'activité de plus de 80 salariés et plus de 8 400 bénévoles.

Néanmoins, la SNSM est confrontée à l'évolution du profil des bénévoles de l'association, ceux-ci étant traditionnellement recrutés dans les secteurs professionnels liés à la mer, et provenant aujourd'hui davantage des milieux de la plaisance, des pratiques sportives en mer et de la plongée. Cette évolution fait apparaître la nécessité de renforcer la politique de formation de la SNSM.

Les sauveteurs en mer sont également confrontés à la problématique liée au renouvellement de la flotte, mise en service à la fin des années 1980, qui arrive en fin de vie et qu'il est nécessaire de renouveler. Or le financement du plan de renouvellement, dont le montant est évalué entre 30 et 40 millions d'euros, n'est pas garanti.

En commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, nous avons fait adopter un amendement qui affecte à la SNSM non moins de 4,5 millions issus de la taxe sur le permis de plaisance, afin d'apporter un complément de financement pérenne à la SNSM, sans réduire les crédits alloués au budget des affaires maritimes.

Lors du débat en séance publique, le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics a indiqué que le Gouvernement s'engageait à déposer, en seconde partie du PLF, un amendement augmentant de 4,5 millions d'euros les crédits du programme 205, dans le but de renforcer le soutien à la SNSM.

Notre groupe s'interroge sur la pérennité de ce financement au-delà de l'année 2020. Nous aimerions aussi connaître votre avis, monsieur le rapporteur pour avis, sur le choix qui a été fait de confier le renouvellement de la flotte à un unique chantier.

Mme Sophie Auconie. Au nom du groupe UDI, Agir et Indépendants, je tiens à évoquer à mon tour les événements du 7 juin dernier, jour où trois bénévoles de la SNSM sont décédés aux Sables-d'Olonne lors d'une opération de sauvetage d'un chalutier au large de la Vendée. Une mission d'information sénatoriale a été créée suite à ce drame. En 2018, les interventions de la SNSM ont permis de secourir 20 000 personnes, lors de 13 000 opérations. Pourtant, sa flotte est vieillissante, les volontaires manquent cruellement de formation, et les moyens sont disparates, en lien avec la diversité des territoires et des lieux d'exercice.

La mission d'information sénatoriale sur le sauvetage en mer et la sécurité maritime a insisté sur la nécessité de mieux financer la formation et les navires. Je regrette donc que le budget consacré à l'action 1 « Sécurité et sûreté maritimes », dont les montants en autorisations d'engagement et en crédits de paiement sont à peu près équivalents, n'évolue pas davantage.

C'est pourquoi je me joins au rapporteur pour avis pour me réjouir que le Gouvernement ait annoncé vouloir augmenter de 4,5 millions d'euros les crédits du programme 205, dans le but de renforcer le soutien à la SNSM. J'espère toutefois que ce financement sera pérennisé, bien au-delà de l'année 2020.

Autre sujet : la réduction de la vitesse des navires comme moyen de réduction des émissions de dioxyde de carbone du transport maritime. Je me joins au rapporteur pour avis et plus généralement aux efforts faits par la France auprès de l'OMI. La proposition de la France quant à la réduction de la vitesse maximale à 10,5 nœuds pour les navires transportant du vrac sec et 11 nœuds pour ceux qui transportent du vrac liquide me paraît pertinente.

Pour finir, je souhaiterais évoquer l'importance économique de l'espace maritime, étant la co-auteure, avec ma collègue Mme Sophie Panonacle, d'un rapport d'information sur la mise en application de la loi de 2016 pour l'économie bleue, dite « loi Arnaud Leroy ». Qu'il s'agisse de la pêche, de la navigation de plaisance, de la flotte marchande, leur intérêt économique est indispensable : non seulement en termes d'emplois directs – non moins de 22 000 – mais également d'emplois indirects, non moins de 80 000. Les ports représentent également des pôles importants d'activités locales. C'est pourquoi un des objectifs de ce programme – promouvoir la flotte de commerce et l'emploi maritime – est primordial.

M. Paul-André Colombani. Je commencerai par une première constatation : les crédits de paiement affectés au programme « Affaires maritimes » ne s'élèvent qu'à 157 millions d'euros en 2020, soit 4,94 % de la totalité des crédits dédiés à la mission « Écologie, développement et mobilités durables ». C'est peu en comparaison des enjeux auxquels doit faire face le deuxième domaine maritime mondial.

Outre ces considérations budgétaires, je souhaite obtenir certaines précisions sur les crédits des affaires maritimes.

Pour ce qui est de la sécurité en mer, tout d'abord, nous connaissons tous le rôle essentiel de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Malheureusement, il aura fallu attendre le drame des Sables-d'Olonne, ayant conduit à la mort de trois bénévoles de la

SNSM, pour prendre réellement conscience des difficultés, notamment financières, rencontrées par l'organisation.

Ce PLF prévoit une augmentation de 4,5 millions d'euros du budget alloué à cette organisation, qui ne saurait suffire à garantir la sécurité en mer. Une table ronde doit être organisée prochainement au ministère de la transition écologique et solidaire. Savez-vous quelles pistes de réformes qui y seront étudiées ?

En ce qui concerne la formation maritime, j'aimerais connaître votre avis sur les pistes à explorer pour revaloriser les métiers de la pêche, actuellement en déshérence. Faut-il allouer davantage de moyens budgétaires à la formation professionnelle ?

Par ailleurs, au-delà des crédits relevant de ce programme, je m'interroge sur la préparation de la filière maritime au *Brexit* : alors que 200 navires français réalisent entre 20 % et 60 % de leurs prises dans les eaux britanniques, le divorce avec le Royaume-Uni ne risque-t-il pas de déstabiliser le secteur de la pêche ? N'aurait-il pas fallu prévoir un fonds de secours à destination des navires concernés ?

Pour ce qui est de la taxation du transport maritime, où en est l'idée de la taxe européenne sur le transport maritime ? Les armateurs français proposent de réduire la vitesse pour diminuer les émissions de CO₂ : cette idée est-elle étudiée ?

Enfin, j'ai une demande qui me tient particulièrement à cœur sur les moyens financiers alloués aux préfetures maritimes pour le remorquage et la déconstruction des épaves. Apparemment, cette compétence a été complètement déconcentrée du ministère chargé de la mer vers les préfetures maritimes, mais sans la ligne budgétaire qui s'y rattachait... Dans ma circonscription, cela a une conséquence concrète et visible : la baie de Figari est remplie d'épaves abandonnées et la préfeture maritime de Toulon, qui a la compétence pour intervenir, n'en a pas les moyens financiers.

Est-il encore temps de rectifier ce point, monsieur le rapporteur pour avis ?

Mme Sophie Panonacle. Monsieur le rapporteur pour avis, je vous félicite pour votre intervention. Le projet Neoline, que vous avez évoqué, montre que nous devrions nous pencher de manière plus pertinente sur le financement de l'innovation. En effet, ce projet de cargo roulier à propulsion vélique n'a pas encore trouvé de garantie de financement, et il serait dommage que la start-up nantaise qui le développe finisse par se tourner vers la Chine.

Pour ce qui est de la SNSM, il est effectivement important de pérenniser les crédits d'investissement, de fonctionnement et destinés à la formation. En ce qui concerne d'investissement, il convient de préciser qu'un gros contrat vient d'être signé entre le chantier naval Couach et la SNSM, prévoyant la livraison de soixante-dix bateaux sur dix ans, pour une somme totale de 50 millions d'euros : on ne peut donc pas dire que rien ne se fait dans ce domaine.

M. Martial Saddier. Je félicite moi aussi M. le rapporteur pour avis. Plutôt qu'une question, j'aimerais apporter une précision en rappelant que, depuis leur onzième programme, les agences de l'eau sont très impliquées dans la protection des milieux marins, qui fait partie de leurs priorités. J'en veux pour preuve ce qui se fait en mer Méditerranée, où l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse installe des dispositifs d'aide à l'assainissement des stations d'épuration sur le pourtour méditerranéen, participe à la reconstruction d'habitats naturels et à

l'installation de sites artificiels d'ancrage pour protéger la posidonie, et finance des équipements pour arrêter les plastiques dans les stations d'épuration : pour cette seule agence, ce sont ainsi 100 millions d'euros qui sont investis chaque année pour la protection des milieux marins. Chacun comprendra qu'en complément de vos travaux, monsieur le rapporteur pour avis, j'aie souhaité souligner l'engagement des agences de l'eau dans ce domaine.

M. Stéphane Demilly. Le transport maritime international assure 90 % des échanges mondiaux de marchandises et, selon l'Organisation maritime internationale (OMI), il représente environ 2,2 % des émissions mondiales de CO₂. L'OMI alerte sur le fait que ces émissions de CO₂ risquent d'augmenter très fortement dans les années à venir, les différents scénarios envisagés prévoyant une hausse comprise entre 50 % et 250 % d'ici à 2050.

Monsieur le rapporteur pour avis, vous relayez cette alerte dans votre rapport et proposez, en guise d'outil pour réduire les émissions de CO₂, la réduction de la vitesse des navires. Selon vous, cette proposition soutenue par la France auprès de l'OMI a-t-elle véritablement une chance d'aboutir ? Pouvez-vous nous faire part de votre intime conviction sur ce point ?

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Monsieur Yannick Haury, les pêcheurs français sont effectivement très préoccupés par la perspective du *Brexit*. Le ministre de l'agriculture et de l'alimentation était hier en visite à Lorient, où la question du *Brexit* a été de toutes les discussions. Personne ne sait encore rien de précis à ce sujet, si ce n'est qu'il existe une enveloppe de protection réservée au ministère de l'agriculture. Les comités régionaux des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM), qui sont compétents pour la zone comprise entre zéro et douze milles marins des côtes, peuvent décider de qui vient pêcher dans leurs eaux. Pour ce qui est de la bande s'étendant entre douze et soixante milles des côtes, on peut imaginer que, dans l'hypothèse d'un *Brexit* dur, une grande partie de l'effort de pêche non seulement français, mais aussi espagnol, néerlandais et belge, porte sur les eaux bordant les côtes françaises : il sera alors sans doute intéressant que les navires français fassent valoir leurs droits d'antériorité dans cette zone, comme l'a indiqué le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins (CNPMM).

Il est certain que les Britanniques vont eux aussi se trouver confrontés à un problème car, s'ils ne possèdent presque plus de bateaux de pêche, ils transforment encore une grande partie de leur poisson, notamment à Boulogne-sur-Mer et à Lorient. Le Président de la République et M. Michel Barnier ont posé le principe selon lequel la pêche devait faire partie du paquet des négociations sur le *Brexit*. Il faut espérer que certains pays n'ont pas déjà engagé des négociations bilatérales avec les Britanniques en vue de continuer à aller pêcher dans leurs eaux.

Comme vous, monsieur Jean-Luc Poudroux, je suis très attaché à la préservation de la ressource, et pour cela je fais confiance aux chercheurs, au Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) qui nous indique chaque année les quotas de pêche à respecter, ainsi qu'à l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER). Je suis persuadé que les pêcheurs et les chercheurs sont capables d'effectuer un bon travail en concertation. Je crois aussi en l'efficacité des mesures de repos biologique, consistant à ce que les bateaux de pêche restent à quai durant la période de reproduction des poissons.

Hier, avant d'aller à Lorient, le ministre de l'agriculture s'est rendu au centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) d'Étel. J'espère, monsieur

Jean-Luc Poudroux, que nous pourrions un jour le visiter ensemble, car il fait un travail fantastique de surveillance des pêches maritimes, y compris dans les eaux de l’océan Indien.

Nous devons intensifier nos efforts en matière de lutte contre les bateaux pratiquant la pêche illégale. Plusieurs dispositifs peuvent nous y aider : je pense notamment aux satellites, ainsi qu’à certains logiciels – il est ainsi envisagé qu’un logiciel servant à la surveillance des navires de commerce puisse être utilisé pour les navires de pêche.

En résumé, je partage vos inquiétudes, mais je pense que l’action 4 « Action interministérielle de la mer » est de nature à y répondre.

M. Paul-André Colombani m’a interrogé au sujet de la crise des vocations dans le domaine de la pêche. Je pense qu’il appartient à chacun d’entre nous, et peut-être en particulier aux navigateurs ayant la chance de prendre part à des compétitions telles que la Transat Jacques-Vabre ou la Route du Rhum, de faire en sorte de susciter l’intérêt des jeunes pour la mer.

En tout état de cause, le métier de pêcheur est difficile, et peut-être faudrait-il réfléchir à de possibles évolutions de carrière. J’ai eu la chance d’être convié au déjeuner du Président de la République lors du Salon de l’agriculture, auquel prenaient également part des représentants de la FNSEA et du CNPMEM. Quand le Président m’a donné la parole, j’ai eu l’occasion d’expliquer que c’est le fait d’avoir été un mauvais élève qui m’avait conduit à devenir marin-pêcheur à l’âge de seize ans – je crois que je vous ai déjà raconté cette histoire l’année dernière. Les responsables du CNPMEM m’ont tout de suite repris en expliquant que, de nos jours, les choses étaient différentes. Ils avaient raison : la pêche est un métier difficile, mais qui s’apprend, et il faut saluer le rôle joué par les dix-sept lycées maritimes français, qui constituent l’équivalent d’un lycée ordinaire – ce qui montre bien le travail réalisé. Bref, c’est à nous qu’il appartient, au sein de chacune de nos circonscriptions, de faire en sorte que les enfants aient envie de se diriger vers les métiers de la mer.

Madame Nadia Essayan et Madame Sophie Panonacle, vous avez rappelé le rôle essentiel des bénévoles de la SNSM, qui sont plus de 8 400 et qui accomplissent effectivement un travail formidable. Ils sont de toutes les kermesses pour collecter des fonds, et surtout ils acceptent d’être appelés à n’importe quelle heure du jour ou de la nuit pour effectuer des sorties en mer. Je précise que, dans 70 % des cas, ils sont malheureusement sollicités pour des motifs qui ne le justifient pas : telle personne a peur de rater son avion, telle autre est en panne d’essence... Dans ces conditions, sans doute faudrait-il faire payer le remorquage à son juste prix à ces personnes.

Mme Sophie Panonacle. C’est déjà payant !

M. Jimmy Pahun, rapporteur pour avis. Oui, j’ai bien dit : « à son juste prix ».

Pour ce qui est du choix de la flotte, une commande de 70 navires a effectivement été confiée au chantier naval de Couach, mais toute l’activité relative à cette commande ne sera pas concentrée sur un seul territoire. D’ailleurs, en matière de soutien à la SNSM, il ne faut pas oublier l’apport des régions, mais aussi des départements – et il ne faut pas mettre tous ses œufs dans le même panier, comme disait mon père !

Madame Sophie Auconie et monsieur Martial Saddier, vous êtes tous les deux des experts de l’eau, et en m’adressant à vous, monsieur Saddier, je veux remercier les agences de

l'eau pour tout le travail qu'elles accomplissent, en particulier en Méditerranée. Par exemple, alors que le mérout était devenu introuvable, que ce soit dans le parc national des Calanques ou dans celui de Porquerolles, il est en train de faire sa réapparition. Les posidonies reviennent également, et nous devons continuer à rechercher des solutions pour rendre les ancres moins destructrices pour les fonds marins.

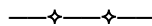
En tout état de cause, il faut vraiment saluer le travail fantastique effectué par les agences de l'eau et les parcs naturels. Dans un mois, l'Assemblée nationale, en particulier notre commission, va commencer à examiner le projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire. Lors de nos travaux, nous ne devons jamais perdre de vue que tout finit à la mer, que ce soit les mégots ou les microparticules de plastique, et que c'est une catastrophe pour les pêcheurs, la ressource halieutique se raréfiant actuellement pour de multiples raisons – l'eau se réchauffe, elle s'acidifie, elle contient moins de plancton et, d'une manière générale, moins d'éléments nutritifs pour les poissons. Si nous ne réglons pas à la source le problème des déchets qui finissent à la mer, nous ne parviendrons pas à régler nos problèmes de ressources.

Monsieur Yannick Haury, je vous remercie d'avoir souligné l'action de l'État en faveur de la mer. Vous avez également évoqué les éoliennes en mer, pour lesquelles un gros effort a été fait. Sauf erreur, il va bientôt y avoir au large de Saint-Nazaire un premier champ de 80 mâts d'éoliennes, et je crois que le projet d'éolien flottant qui doit se faire entre Groix et Belle-Île est en bonne voie. Les éoliennes en mer constituent une spécialité française sur laquelle nous allons devoir nous appuyer.

Enfin, je confirme à M. Paul-André Colombani l'importance de l'action de l'État en mer. Je n'ai pas de réponse précise à votre question sur les difficultés rencontrées en matière de remorquage des épaves, mais j'essaierai de me renseigner. J'en profite pour rappeler que le trafic maritime est intense en Méditerranée, de même qu'à l'entrée de la Manche, où l'on compte une arrivée de navire chaque minute et demie. Depuis 1978 et la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, l'action de l'État en mer permet une surveillance essentiellement assurée par les différents CROSS – pour la Manche, ce sont ceux de Corsen, Jobourg et Gris-Nez –, qui accomplissent un excellent travail.

Mme Laurence Maillart-Méhaigrier, présidente. Merci, monsieur le rapporteur pour avis.

Je rappelle que nous nous prononcerons demain matin sur l'ensemble des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilités durables ».



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 29 octobre 2019 à 18 h 40

Présents. - Mme Bérangère Abba, Mme Sophie Auconie, Mme Valérie Beauvais, Mme Danielle Brulebois, M. Stéphane Buchou, M. Lionel Causse, M. Jean-Charles Colas-Roy, M. Paul-André Colombani, M. Stéphane Demilly, Mme Nadia Essayan, M. Yannick Haury, M. Patrick Loiseau, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Emmanuel Maquet, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, M. Alain Perea, M. Patrice Perrot, M. Jean-Luc Poudroux, M. Martial Saddier, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, M. Jean-Marc Zulesi

Excusés. - M. Christophe Arend, Mme Ericka Bareigts, Mme Nathalie Bassire, M. Guy Bricout, Mme Bérangère Couillard, Mme Jennifer De Temmerman, M. Jacques Krabal, M. David Lorion, Mme Sandra Marsaud, M. Bruno Millienne, Mme Barbara Pompili, Mme Laurianne Rossi, M. Gabriel Serville