



**AVIS DE M. MICHEL VASPART SUR LES CRÉDITS RELATIFS
AUX AFFAIRES MARITIMES ET PORTUAIRES
DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2020**

Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, réunie le mercredi 20 novembre 2019, sous la présidence de M. Hervé Maurey, président, a examiné le rapport pour avis de M. Michel Vaspert **sur les crédits relatifs aux affaires maritimes et portuaires du projet de loi de finances pour 2020** (programmes 203 « *Infrastructures et services de transport* » et 205 « *Affaires maritimes* » de la mission « *Écologie, développement et mobilités durables* »).

En dépit d'éléments positifs à signaler cette année, notamment en faveur de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) et de la Fédération d'entraide polynésienne des sauveteurs en mer (FEPSM), le rapporteur considère que la stagnation des crédits consacrés aux affaires maritimes et portuaires n'est pas compatible avec les défis auxquels le secteur est confronté (compétitivité des ports, transition énergétique et numérique, sécurité maritime). **Suivant son rapporteur, la commission a donc émis un avis d'abstention de vote sur ces crédits pour 2020.**

Les crédits des affaires maritimes et portuaires : une stagnation peu compatible avec le développement d'une politique maritime ambitieuse

Avec environ 450 000 emplois en France, **l'économie bleue** constitue un secteur stratégique pour l'économie française.

Pour 2020, le montant total des fonds consacrés aux affaires maritimes et portuaires atteint **258,2 millions d'euros** en crédits de paiement (CP), en légère hausse de 1,2 million d'euros par rapport à 2019, et 257 millions d'euros en autorisations d'engagement (AE), en baisse d'environ 5 millions d'euros par rapport à 2019. Ces crédits sont répartis entre **l'action 43 du programme 203**, dédiée aux infrastructures portuaires (100,9 millions d'euros) et le **programme 205** (157,3 millions d'euros) de la mission « Écologie, Développement et Mobilité durables ».

Toutefois, **la politique maritime de la France s'apprécie dans une dimension plus large** et mobilise six ministères ainsi que les services du Premier ministre.

Le montant total des fonds contribuant à la politique maritime transversale est ainsi évalué à **2,15 milliards d'euros**, hors dépenses fiscales, sont répartis en **six thèmes** d'action : retraite et sécurité sociale des marins (816 millions d'euros), administration et gouvernance (382 millions d'euros), recherche et formation (333 millions d'euros), contrôles d'activité et sûreté maritime (292 millions d'euros), soutien à l'économie bleue (259 millions d'euros), protection de l'environnement marin et littoral (73 millions d'euros).

Le contexte international demeure incertain : en 2019, la croissance du transport maritime s'est ralentie en 2019, tombant à 2,7 % contre 4,1 % en 2018. La conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) souligne d'ailleurs que les taxes douanières réciproques imposées par les États-Unis et

la Chine ont contribué sensiblement à cette baisse.

Pour le budget 2020, le rapporteur salue l'inscription de **crédits nécessaires** au fonctionnement du système maritime national et de **dispositifs fiscaux favorables** à la **transition énergétique du secteur** et à la **compétitivité des ports**. Sur ce dernier sujet, le Premier ministre dévoilera une **nouvelle stratégie lors du comité interministériel de la Mer (CIMer)**.

Le maintien de la compensation des charges non commerciales des grands ports maritimes (GPM)

L'**action 43** du programme 203 « *Infrastructures et services de transport* » regroupe depuis 2018 les crédits dédiés aux ports et représente un peu plus de **3 % des crédits de ce programme**. En 2020, avec **100,9 millions d'euros**, le budget de cette action connaît une nouvelle augmentation de près de **1,2 million d'euros**, soit + 1,2 % par rapport à 2019, après la forte hausse constatée en 2018 (+ 38,6 %) et en 2019 (+ 40,7 %). Cette trajectoire correspond d'une part, à la poursuite de l'engagement de l'État pour la prise en charge des dépenses d'entretien et d'accès des grands ports maritimes (GPM), c'est-à-dire les **dépenses de dragage** à titre principal et, d'autre part, à la mise en œuvre du plan d'aide à la modernisation et à l'innovation du transport fluvial de marchandises (PAMI) ainsi qu'à un soutien financier lié à la suppression de la chambre nationale de la batellerie artisanale. Les dépenses de fonctionnement du programme représentent 400 000 euros. En 2019, **le soutien de l'État aux dépenses non commerciales des GPM a pu être élargi** (fonctionnement des capitaineries, frais de personnel et d'équipement en matière de sécurité et de sûreté portuaire) du fait de gains de productivité s'agissant des dépenses de dragage, qui s'élèvent à environ 6 millions d'euros sur une enveloppe globale de 93 millions d'euros).

En complément, **l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf)** finance, pour une faible part, les infrastructures portuaires *via* des fonds de concours. Estimé à

32,4 millions d'euros pour 2020 en AE et 43,6 millions d'euros en CP, le montant de ces crédits sera *in fine* déterminé par l'adoption du budget de l'agence en fin d'année. Ces fonds sont consacrés aux projets d'investissement des ports dans le cadre des contrats de plan État-régions (CPER), du plan de relance portuaire ou des contrats de convergence. Ils représentent 323 millions d'euros pour la période 2015-2020. **La trajectoire des concours de l'Afitf au secteur portuaire demeure peu favorable** aux yeux du rapporteur et la négociation sur la génération de CPER 2021-2027 devra nécessairement en tenir compte.

Évolution des fonds de concours de l'Afitf s'agissant des ports (AE en millions d'euros) 2016 – 2019

2016	2017	2018	2019	2020
42,6	42,4	32,4	37	32

Enfin, « **l'aide à la pince** » (action 45 – transports combinés) atteint 27 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement pour 2020.

Un budget stable pour les affaires maritimes, la poursuite de la baisse des effectifs

Les crédits du programme 205 « affaires maritimes » sont stables, avec une ventilation par action légèrement différente, et la majorité représente des dépenses contraintes. Les crédits « fixes » représentent 150 millions d'euros chaque année et les 5 % de crédits restants correspondent au **plan de modernisation de l'administration des affaires maritimes**. En 2018, le programme avait été marqué par l'achat d'un nouveau baliseur et en 2019, par l'achat d'un nouveau patrouilleur en Méditerranée pour renforcer les moyens de la **police maritime** (police des pêches, police de la navigation, police de l'environnement marin, police des activités de plaisance). L'année 2020 sera consacrée au paiement des sommes dues pour ces équipements.

Le schéma d'emploi des affaires maritimes sur la période 2018-2022 prévoit une diminution de 203 équivalents temps plein (ETP), un objectif ambitieux au regard de l'activité des services concernés et du volume du programme. Les baisses se déclinent au rythme suivant : - 45 ETP en 2018, - 42 ETP en 2019 et - 40 ETP en 2020. Le rapporteur relève que **cette baisse est peu compatible avec les missions confiées aux affaires maritimes**. Si des innovations technologiques permettent de compenser certaines suppressions de postes et

d'engendrer des gains de productivité, **le point bas est pratiquement atteint**. Face aux enjeux actuels (surveillance de la zone économique exclusive – ZEE – française, soutien à la flotte de commerce, renforcement des contrôles environnementaux) **cette baisse n'apparaît pas durablement soutenable**. Il serait dommageable que les lycées professionnels maritimes (LPM) ou les centres régionaux de surveillance et de sauvetage (CROSS) finissent par être la cible de réductions budgétaires.

La sécurité maritime et le sauvetage en mer : un modèle à conforter

La modernisation des équipements dédiés à la sécurité et à la sûreté maritime

Le réseau des **7 CROSS métropolitains et ultramarins** représente une masse salariale de **325 ETP**, soit près de 20 millions d'euros portés par le programme 217 de la mission « *Écologie, développement et mobilités durables* », auquel il convient d'ajouter les **deux centres spécialisés du sauvetage en mer du Pacifique** (JRCC Tahiti et MRCC Nouméa), dont les charges de fonctionnement sont partagées entre le ministère de la transition écologique et solidaire et le ministère des armées. En 2018, ces centres ont coordonné **12 915 opérations de sauvetage**, en augmentation par rapport à l'année 2017 (11 034 opérations). Sur les huit premiers mois de l'année 2019, les CROSS ont coordonné plus de **8 600 opérations**.

Le déploiement du nouveau **système de gestion des opérations de sauvetage (SeaMIS)**, conçu par la société *Naval Group*, devrait s'achever en 2020 dans l'ensemble des CROSS de métropole et d'outre-mer. Par ailleurs, **deux nouveaux navires baliseurs** seront financés pour la métropole en 2020, à Brest et en Corse.

La SNSM face à des défis importants en matière d'investissements et de gouvernance

L'examen de la subvention versée par l'État à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) pour l'année 2020 intervient dans

un contexte particulier, avec le drame qui s'est produit aux Sables d'Olonne cet été et la remise récente du **rapport de la mission commune d'information du Sénat sur le sauvetage en mer et la sécurité maritime**, présidée par Corinne Féret et dont le rapporteur était Didier Mandelli.

Chaque année, **les bénévoles de la SNSM prennent en charge 30 000 personnes** en moyenne. En 2018, plus de 10 000 personnes ont été secourues par les sauveteurs en mer et plus de 20 000 ont été soignées. Les sauveteurs embarqués sont intervenus à 3 974 reprises et dans **22 % des cas la nuit**. Les navires de la SNSM ont été mobilisés à près de 4 500 reprises en 2018 par la CROSS, avec notamment 1 000 interventions au mois d'août et 900 au mois de juillet.

Le 21 octobre dernier, en séance à l'Assemblée nationale, le secrétaire d'État auprès du ministre de l'action et des comptes publics a annoncé l'intention du Gouvernement de déposer, dans le cadre de l'examen de la deuxième partie du projet de loi de finances, **un amendement visant à abonder de 4,5 millions d'euros les crédits du programme 205 au profit de la SNSM**. Cette augmentation prend la forme d'un abondement du programme 205 à hauteur de 4,5 millions d'euros, dont une part viendrait du budget général (2 M€) et une autre du budget du ministère de la transition écologique et solidaire (2,5 M€).

Par ailleurs, lors d'un déplacement en Polynésie française dans le cadre de la mission commune d'information du Sénat

sur le sauvetage en mer, le rapporteur a été particulièrement marqué par le **manque de moyens de la Fédération d'entraide polynésienne des sauveteurs en mer (FEPSM)**. Aussi, il salue l'engagement du gouvernement local et de l'État pour le financement de l'acquisition d'un nouveau navire de sauvetage.

La direction des affaires maritimes (DAM) précise qu'un **versement à parts égales d'une subvention d'un million d'euros est prévu pour cet investissement**, soit 500 000 euros côté État et 500 000 euros pour le gouvernement polynésien. Le soutien de l'État reste cependant conditionné à la participation du gouvernement local. Les modalités de financement se déclinent comme suit côté État : un versement du ministère de l'outre-mer de 350 000 euros à travers le

programme 123 « *Conditions de vie outre-mer* » et un versement du ministère de la transition écologique et solidaire de 150 000 euros, au titre du programme 205.

À ce jour, **l'État reste dans l'attente du dossier de demande de subvention de la FEPSM**, pour lequel le Haut-commissariat de la République en Polynésie française a proposé son appui technique. Des conventions devront ensuite être établies entre l'État, les autorités polynésiennes et la FEPSM. Le coût global de construction, des matériels et de la formation des personnels est estimé à 1,2 millions d'euros. Le calendrier est par ailleurs contraint et la commande doit être engagée avant la fin de l'année, pour un début du chantier en **janvier 2020**.

Le système portuaire français : l'urgence d'une stratégie

La situation des grands ports maritimes (GPM)

Les GPM sont entrés dans une nouvelle phase avec l'élaboration des **projets stratégiques pour la période 2019-2023**. Les priorités demeurent les infrastructures multimodales, la préparation à l'installation d'activités logistiques et industrielles et l'amélioration de la desserte (ferroviaire et fluviale en particulier) de l'hinterland. Une **dynamique positive se confirme** pour les ports, qui retrouvent enfin des niveaux de trafic comparables à ceux constatés avant la crise de 2008 mais ils restent fortement **exposés à la concurrence des ports allemands, espagnols, italiens, néerlandais et portugais**. Au premier semestre 2019, d'après les chiffres fournis par la DGITM, **l'ensemble des GPM métropolitains affiche une progression de 1 % du trafic de fret** par rapport au résultat établi à la même période un an plus tôt, soit un trafic total de **136,1 millions de tonnes**. Les liquides en vrac progressent (+ 7,6 %), tandis que les solides en vrac diminuent (- 9,4 %). Les trafics de marchandises diverses diminuent (- 0,8 %) consécutivement à la chute des trafics routiers (- 7,2 %), contrebalancée par la progression du trafic des conteneurs en tonnage de 3,7 % et en nombre d'EVP

(équivalent vingt pieds) de 4,5 % pour un trafic total de 2 546 119 EVP au 1^{er} semestre. Cette situation est plus contrastée dans le détail (Bordeaux, La Rochelle, Marseille).

Par ailleurs, l'année 2018 a été marquée par **92 mouvements de grève et 7 822 grévistes cumulés**, en augmentation notable par rapport à 2017 (49 mouvements de grève et 4 679 grévistes en cumulé). Ces chiffres demeurent toutefois inférieurs à ceux de l'année 2016, durant laquelle 158 jours de grève avaient été enregistrés, mobilisant 17 417 grévistes en cumulé. Le climat social demeure donc tendu.

En novembre 2018, à l'occasion du comité interministériel de la Mer (CIMer), le Premier ministre avait annoncé une **fusion des trois ports de l'axe Seine** dans un établissement public unique doté de trois implantations territoriales. **L'article 34 quater du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM)**, inséré à l'Assemblée nationale par l'adoption d'un amendement du Gouvernement a traduit cette annonce. La préfiguratrice de cette fusion, **Mme Catherine Rivoallon**, devrait remettre, d'ici décembre 2020, un plan stratégique portant sur la période 2020-2025 pour l'axe Seine. Un protocole

d'accord a été signé avec les organisations syndicales fin mai afin de clarifier le fait que les trois ports ne seront pas spécialisés dans leurs missions, ce qui était la crainte des syndicats. Cette intégration doit être effective avant le 1^{er} février 2021, conformément au calendrier fixé par le Premier ministre. Le rapporteur rappelle à cet égard que les ports d'**Anvers et de Zeebruges** collaborent depuis plusieurs années pour identifier des synergies et qu'ils ont annoncé l'ouverture de négociations en vue d'une **fusion progressive**.

La préparation du « Brexit »

L'an dernier, le rapporteur avait consacré une part de son rapport à la **préparation du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne (UE)**, enclenché le 29 mars 2017 par l'activation de l'article 50 du Traité sur l'Union européenne (TUE) par les autorités britanniques ainsi qu'à la **question des « corridors maritimes »**, qui menaçait la situation de nombre de ports français de la façade atlantique et Manche-mer du Nord. À l'heure actuelle, la crainte d'un « *no deal* » semble s'éloigner. Des moyens ont été mobilisés par le Gouvernement pour l'efficacité des contrôles douaniers, vétérinaires et phytosanitaires.

Un point de vigilance est à noter concernant les contrôles vétérinaires et phytosanitaires, à la suite de remontées de terrain liées à des exercices d'anticipation du Brexit. Le rapporteur appelle le ministre de l'agriculture et de l'alimentation à une vigilance particulière.

L'annonce prochaine d'une nouvelle « stratégie portuaire »

Lors des **Assises de la mer en novembre 2017**, le Premier ministre avait annoncé sa volonté de voir établie une **nouvelle « stratégie portuaire »**. L'an dernier, à l'occasion de la publication d'un rapport d'information sur la compétitivité des ports maritimes, la commission avait déjà attiré l'attention du Gouvernement sur la **nécessité de définir rapidement une nouvelle stratégie globale** pour soutenir les ports français dans leur développement. Alors que **le modèle économique des ports est en voie de stabilisation**, cette stratégie devrait permettre de décliner un

programme d'actions partagées entre les autorités portuaires et les opérateurs pour accompagner la transition écologique et numérique du secteur portuaire.

En outre, plusieurs **mesures fiscales** introduites dans le projet de loi de finances pour 2020 devraient contribuer à soutenir les ports :

- **l'article 16 du PLF** minore le tarif de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE – article 266 *quinquies* C du code des douanes) consommée par les entreprises de manutention opérant dans l'enceinte des ports maritimes, lorsque cette consommation est supérieure à 222 wattheures par euro de valeur ajoutée. Le tarif de TICFE sera alors réduit à 12,6 euros par mégawattheure, pour un tarif normal de 22,5 euros par mégawattheure. Ce tarif de TICFE passera, par mégawattheure, à 6 centimes d'euro en 2021, puis à 0,5 centime d'euro en 2022 ;
- **l'article 48 *quindecies*** instaure un tarif différencié en matière d'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER), prévue à l'article 1519 HA du code général des impôts, pour soutenir le développement des terminaux méthaniers et le stockage de gaz naturel liquéfié (GNL).

Un travail à venir au Sénat sur la performance et la gouvernance des ports maritimes français

Lors de sa réunion du 6 novembre dernier et conformément à la décision prise par son bureau, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a acté la **création d'une mission d'information sur la gouvernance et la performance des ports maritimes**, à l'initiative de M. Vaspard. Ses douze membres ont été désignés lors de la réunion de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du 20 novembre. Il s'agit de : Mme Éliane Assassi (CRCE), M. Jérôme Bignon (Les Indépendants), M. Jean-Pierre Corbisez (RDSE), M. Hervé Gillé (SOCR), M. Jordi Ginesta (LR), Mme Martine Filleul (SOCR), M. Didier Mandelli (LR), M. Frédéric Marchand (LRM), M. Pascal Martin (UC), Mme Évelyne Perrot (UC), M. Christophe Priou (LR) et

M. Michel Vaspert (LR). Les membres du groupe d'études « Mer et littoral », rattaché à la commission, seront associés à ses travaux et pourront assister aux auditions. Ce travail prendra en compte la **problématique des nouvelles « routes de la soie » chinoises**, qui représentent un défi posé à l'ensemble du système portuaire européen en matière de compétitivité et de souveraineté. Le 13 novembre dernier, le gouvernement central chinois a d'ailleurs publié une **ligne directrice** pour accélérer la construction de ports maritimes de classe mondiale. Ce document détaille des ambitions fortes et un calendrier de développement à moyen et long terme : à

l'horizon **2025**, la Chine entend accomplir des avancées en matière de développement vert, intelligent et sûr des ports et accompagner la montée en puissance de ses ports régionaux. D'ici **2035**, les ports principaux devront avoir atteint un niveau de classe mondiale et d'ici **2050**, de nouveaux groupements portuaires de classe mondiale devront être créés. D'après les données officielles chinoises, **le volume de fret des ports chinois s'élève à 10,3 milliards de tonnes au cours des neuf premiers mois de l'année 2019, soit une hausse de 5,2 % sur un an.**

Transition énergétique et surveillance de la ZEE : des défis majeurs

La transition énergétique et la qualité de l'air

L'organisation maritime internationale (OMI) a fixé des objectifs environnementaux ambitieux et prévoit une réduction des émissions totales de gaz à effet de serre de l'industrie maritime d'au moins 50 % d'ici 2050 et des émissions de CO₂ d'au moins 40 % d'ici 2030 et jusqu'à 70 % d'ici 2050.

Dans ce cadre, le GNL constitue une **solution transitoire intéressante**, vers une propulsion décarbonée à terme. Selon les estimations, le GNL permet aujourd'hui de **réduire de 99 % les émissions d'oxydes de soufre et de particules fines**, jusqu'à 85 % des émissions d'oxyde d'azote et de l'ordre de 20 % des émissions de dioxyde de carbone.

L'an dernier, **l'article 56 de la loi du 28 décembre 2018 de finances pour 2019** avait permis de créer un dispositif de suramortissement fiscal pour les investissements réalisés par les armateurs dans le cadre de l'achat de navires neufs fonctionnant à l'hydrogène et au GNL ainsi que l'achat de biens destinés au traitement des gaz d'échappement (« scrubber ») et à l'alimentation électrique des navires au cours d'une escale. À la suite de la **notification de la mesure à la Commission européenne**, des ajustements sont nécessaires, la Commission considérant l'assiette de la mesure trop large. Aussi, à l'occasion de

l'examen du projet de loi de finances pour 2020 en première lecture à l'Assemblée nationale, **les députés ont adopté un amendement du rapporteur général de la commission des finances qui réduit l'assiette de cette mesure**, désormais fondée sur la différence de valeur entre un navire neuf propulsé au GNL ou avec des technologies décarbonées et celle d'un navire doté d'une propulsion classique. Pour compenser cette réduction de l'assiette et maintenir une intensité d'aide équivalente, le taux proposé est revu à la hausse. Cette mesure constitue **l'article 13 bis** du projet de loi de finances pour 2020.

Le secteur privé doit maintenant accompagner ce mouvement. La CMA-CGM a annoncé en septembre dernier, au chantier naval Shanghai Jiangnan-Changxing, la mise à l'eau du plus **grand porte-conteneurs du monde (23 000 EVP) propulsé au gaz naturel liquéfié (GNL)**, dans le prolongement de la décision du groupe annoncée en 2017 de commander une série de neuf porte-conteneurs de grande dimension (400 mètres de long, 61 mètres de large) propulsés au GNL. Cette nouvelle série de navires sera immatriculée au registre international français (RIF). En outre, récemment, onze banques ont adhéré à un **programme baptisé « Poséidon »** et se sont engagées à mobiliser un portefeuille de prêts dédiés à l'industrie maritime à hauteur d'environ 100 milliards de dollars.

Enfin, les commandes de systèmes de confinement pour le transport par voie maritime et le stockage en conditions cryogéniques du GNL ont fortement augmenté ces derniers mois, ce qui témoigne d'une **dynamique positive**.

Le sujet de la transition énergétique dans le secteur maritime rejoint l'enjeu de la **préservation de la qualité de l'air dans les villes portuaires**, exposées aux paquebots de croisière. Les collectivités territoriales se mobilisent et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a par exemple annoncé un **plan d'investissements de 30 millions d'euros** pour électrifier les quais des ports de Marseille, Nice et Toulon. L'ensemble des quais de Nice et Toulon devraient être équipés en 2023 et ceux de Marseille à la même date pour les ferries et en 2025 pour les paquebots de croisière.

Sur ce sujet, **l'article 16 ter du projet de loi de finances pour 2020** vise à appliquer à l'électricité fournie aux navires, lorsqu'ils sont stationnés à quai dans les ports, un tarif réduit de TICFE à 0,50 euro /MWh (au lieu de 22,50 euros /MWh), soit le même tarif dont bénéficient les personnes qui exercent une activité de transport par train, métro, tramway, câble, autobus hybride rechargeable ou électrique ou trolleybus. Cette mesure doit **soutenir le développement de l'électricité à quai et l'amélioration de la qualité de l'air** dans les villes portuaires. À cet égard, **le rapporteur rappelle son soutien à l'initiative portée par la France pour créer une zone « SECA » en Méditerranée** mais souligne la nécessité d'une concertation étroite avec l'ensemble des partenaires européens. **Des discussions devraient s'engager à l'automne 2020 au sein de l'OMI** et pourraient conduire à une adoption de la mesure en 2022 selon le ministère. L'ensemble des États riverains du bassin doivent être en capacité de mettre en œuvre et de contrôler cette réglementation.

La surveillance de la ZEE

La France possède le deuxième domaine maritime le plus grand au monde, derrière les États-Unis et grâce à l'outre-mer. Ce vaste territoire impose une vigilance et une surveillance attentives pour préserver la souveraineté française, comme une délégation de la commission a récemment pu le constater lors d'un déplacement en Nouvelle-Calédonie.

Les CROSS assurent la **surveillance de la navigation maritime** (170 000 navires de commerce ont été suivis dans les eaux sous juridiction française en 2018), principalement dans les trois rails de navigation de la Manche – Ouessant, Casquets, Pas-de-Calais –, où le trafic maritime est le plus intense. En outre, les CROSS assurent **la surveillance des pollutions marines** et ont recensé 129 pollutions confirmées en 2018, chiffre en légère diminution (- 4 %) par rapport à 2017 (134). Pour la DAM, ces données confirment l'importance du programme européen de surveillance satellitaire des pollutions (*Cleanseanet*), qui représente désormais près de la moitié des détections enregistrées. Au titre de la **surveillance des pêches maritimes** : 2 400 inspections air-mer ont été réalisées et 2 458 inspections au débarquement ont été menées, soit un total de 4 858 inspections pour l'année 2018, sur la façade métropolitaine, ce qui représente une augmentation globale de 0,4 % par rapport à 2017. Enfin, le bilan 2018 de la **surveillance de l'environnement marin** se caractérise par une augmentation sensible du nombre de missions : 1 465 missions de surveillance et de contrôle ont été rapportées au Centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM), installé au CROSS Etel depuis 2016, soit un nombre cinq fois plus important par rapport à 2017 (281 signalements).

Le rapporteur rappelle la **nécessité de garantir des moyens importants pour la surveillance de cette zone**, en particulier dans le Pacifique, espace stratégique et réserve incomparable de biodiversité.



M. Hervé Maurey
Président de la commission
Union Centriste - Eure



M. Michel Vaspert
Rapporteur pour avis
Les Républicains – Côtes-d'Armor



Consulter le rapport : <http://www.senat.fr/rap/a19-144-3/a19-144-3.html>
Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable
http://www.senat.fr/commission/dvpt_durable/index.html - Téléphone : 01.42.34.23.20