



**PREMIÈRE  
MINISTRE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

*Dossier de presse  
Décembre 2023*

COMITÉ  
INTERMINISTÉRIEL  
DE LA **mer**

**Construire ensemble  
l'avenir maritime  
de la France**

**Secrétariat général  
de la mer**

20, avenue de Ségur - 75007 Paris  
X : @SGMer



# SOMMAIRE

|   |    |
|---|----|
| Éditorial de la Première ministre.....              | 5  |
| Le CIMer.....                                       | 6  |
| Le CIMer 2023 la mesure phare .....                 | 7  |
| Les décisions du CIMer De 2023 .....                | 9  |
| Sujets maritimes complémentaires.....               | 29 |
| Bilan de quelques mesures des CIMer 2021-2022 ..... | 31 |
| Les grands évènements maritimes de 2022-2023 .....  | 36 |
| Les chiffres-clés du monde maritime .....           | 38 |
| Glossaire .....                                     | 39 |



# ÉDITORIAL DE LA PREMIÈRE MINISTRE



Les espaces maritimes concentrent plusieurs enjeux cruciaux pour notre pays, en particulier de sécurité et de transition écologique. Avec mon Gouvernement, nous sommes déterminés à prendre des mesures fortes, pour protéger nos concitoyens et préparer l'avenir. C'est le sens des mesures annoncées à l'occasion de ce comité interministériel à la mer.

Avec plus de 10,2 millions de km<sup>2</sup> d'espace maritime, la France est présente dans toutes les régions océaniques du globe. Ce domaine maritime exceptionnel, notre pays le doit en grande partie à ses régions, départements et collectivités d'outremer. En effet, la diversité des ressources humaines et naturelles de cette France océanique constitue un atout majeur de la puissance maritime nationale. La forte ambition maritime française doit par conséquent se construire au regard des enjeux économiques, environnementaux, stratégiques et sécuritaires inhérents aux mers et océans.

De nombreux défis sont encore devant nous, certains plus prégnants que d'autres. Je pense ici aux questions de sécurité, de lutte contre les trafics illicites, de sauvetage en mer. Notre pays doit faire face à des menaces liées aux narcotrafiquants qui insidieusement pénètrent nos territoires. Mais également à la multiplication des migrations maritimes qui éprouvent le dispositif aguerri de l'Action de l'État en mer (AEM) conduit sous ma responsabilité par le secrétaire général de la mer. Ces phénomènes vont perdurer et c'est pourquoi le gouvernement est pleinement engagé, en apportant dès à présent des réponses adaptées.

Le secteur maritime façonne durablement les territoires en permettant l'implantation de filières industrielles d'excellence. En 2022, l'économie bleue a généré plus de 388 000 emplois directs. Pour autant, le secteur doit être en mesure de s'adapter aux évolutions globales, notamment en matière de transition énergétique et écologique. La décarbonation de la filière ne saura être réalisée sans une mobilisation continue de l'ensemble des acteurs du secteur.

Avec des façades métropolitaines ouvertes sur plusieurs mers et océan, la France représente une véritable porte d'entrée de l'Europe pour les échanges commerciaux mondiaux. Cette position stratégique nous oblige tant dans le domaine économique, que dans la protection de l'environnement marin.

Plus que jamais, les espaces maritimes sont au cœur des enjeux de transition énergétique. La réduction de l'empreinte carbone de l'économie française doit passer par la décarbonation des industries navales et de la pêche. Ainsi, une feuille de route de décarbonation du secteur maritime détaillant les leviers d'actions de la filière pour atteindre la neutralité carbone a été présentée en avril 2023. Ceux-ci reposent notamment sur l'accroissement de l'efficacité énergétique, le recours à des énergies moins carbonées et enfin le développement d'une approche de sobriété énergétique.

Enfin, l'adoption de l'architecture et des grandes orientations de la prochaine stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) doit constituer une ligne directrice de l'action de l'État en matière de planification énergétique et de conciliation des usages dans les espaces marins pour les six prochaines années. L'accélération du déploiement de l'éolien en mer doit permettre à la France d'atteindre son objectif de 45 GW d'électricité produite en mer à l'horizon 2050 conformément aux engagements du Président de la République. La SNML doit également permettre d'optimiser le potentiel français en termes de transition écologique, de développement d'une économie bleue durable ainsi que de conservation du bon état écologique du milieu marin et de préservation d'un littoral attractif.

Le CIMer 2023 consolide la cohérence de la politique maritime française et porte la volonté d'engagements concrets du gouvernement, en matière de protection des intérêts de la France et des Français, mais aussi en accompagnant de manière ambitieuse et déterminée la transition énergétique.

**Élisabeth BORNE**  
Première ministre

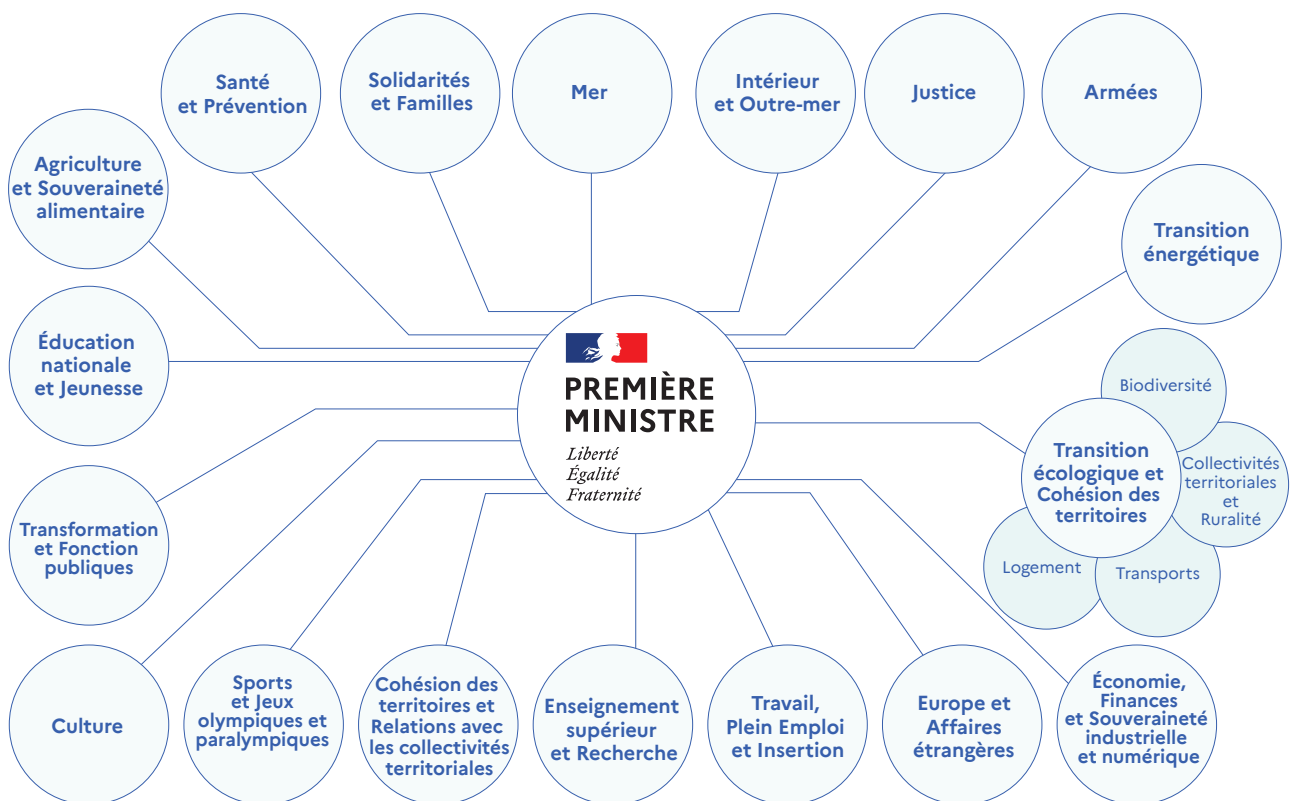
# LE CIMer

Depuis 1978, le Comité interministériel de la mer (CIMer) assure la coordination de la politique maritime de la France. Depuis 2015, il réunit annuellement, sous la présidence du Premier ministre, tous les ministres qui traitent de questions maritimes. Outil interministériel de décision, lieu de délibération sur la politique du Gouvernement, il en fixe les orientations sur le temps long.

Le Secrétariat général de la mer (SGMer) prépare les délibérations du CIMer, veille à l'exécution des décisions prises et s'assure de la mise en œuvre de la politique arrêtée.

La force du CIMer réside dans l'implication de tous les acteurs du maritime dans sa préparation : les administrations, les filières économiques de la mer, réunies au sein du Comité France Maritime, les associations et organisations non gouvernementales engagées pour la protection de l'environnement marin, réunies au sein du Comité France Océan, les régions et les autres collectivités locales.

## Le Gouvernement et la mer



# LE CIMer 2023

## LA MESURE PHARE

### *Planification maritime et nouvelle Stratégie nationale pour la mer et le littoral*

L'espace maritime français, par son étendue et la multiplicité de ses usages, constitue un véritable défi en terme de développement économique, de planification écologique et de souveraineté.

La première Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML), adoptée en 2017, a donné un cadre général aux politiques publiques concernant les espaces maritimes, qu'elles soient thématiques ou sectorielles. Comme le prévoit le code de l'environnement, cette stratégie doit être révisée tous les six ans. Dans le contexte du changement climatique et de ses effets, de nouvelles priorités sont portées par la nouvelle SNML.

Une politique de planification s'impose au regard des objectifs européens de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et d'atteinte de la neutralité carbone pour 2050, traduits avec les annonces du Président de la République visant à atteindre 45 GW de capacité éolienne en mer en 2050 ainsi que des enjeux de développement durable des activités maritimes, tout en préservant les écosystèmes et la biodiversité du milieu marin et côtier.

La nouvelle SNML (SNML2) est le document porteur du cadre national de la planification maritime et de ses grands objectifs. Cette stratégie sera par la suite déclinée à l'échelon local au travers des Document Stratégiques de Façade qui devront être révisés d'ici à 2025. La SNML2 porte notamment les objectifs en terme de fourchettes de puissance par façade concernant l'éolien en mer à l'horizon 2033 et 2050, mais également des objectifs minimums de pourcentage de surface dédiée par façades pour l'identification des zones de protection forte parmi les aires marines protégées à l'horizon 2030.

#### LE CIMER ADOPTE

**l'architecture et les grandes orientations de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral en vue de la mise à disposition du public prévue par le code de l'environnement.**

#### IL VALIDE ÉGALEMENT

- **Le lancement de la préparation de débats publics mutualisés sur la planification de l'espace maritime et la cartographie éolien en mer, qui débiteront sur chaque façade fin 2023.**
- **La fixation des fourchettes de puissance par façade maritime concernant l'éolien en mer.**
- **La fixation des objectifs minimums de pourcentage surfacique par façade pour l'identification des zones de protection forte (ces deux derniers points seront ensuite déclinés par façade dans les Document Stratégiques de Façade).**
- **Le lancement d'une mission d'inspection inter-administration pour évaluer les besoins et modalités de financement de la stratégie nationale pour la mer et le littoral.**

\*

\*\*

## Mise en place d'un « Espace numérique maritime »

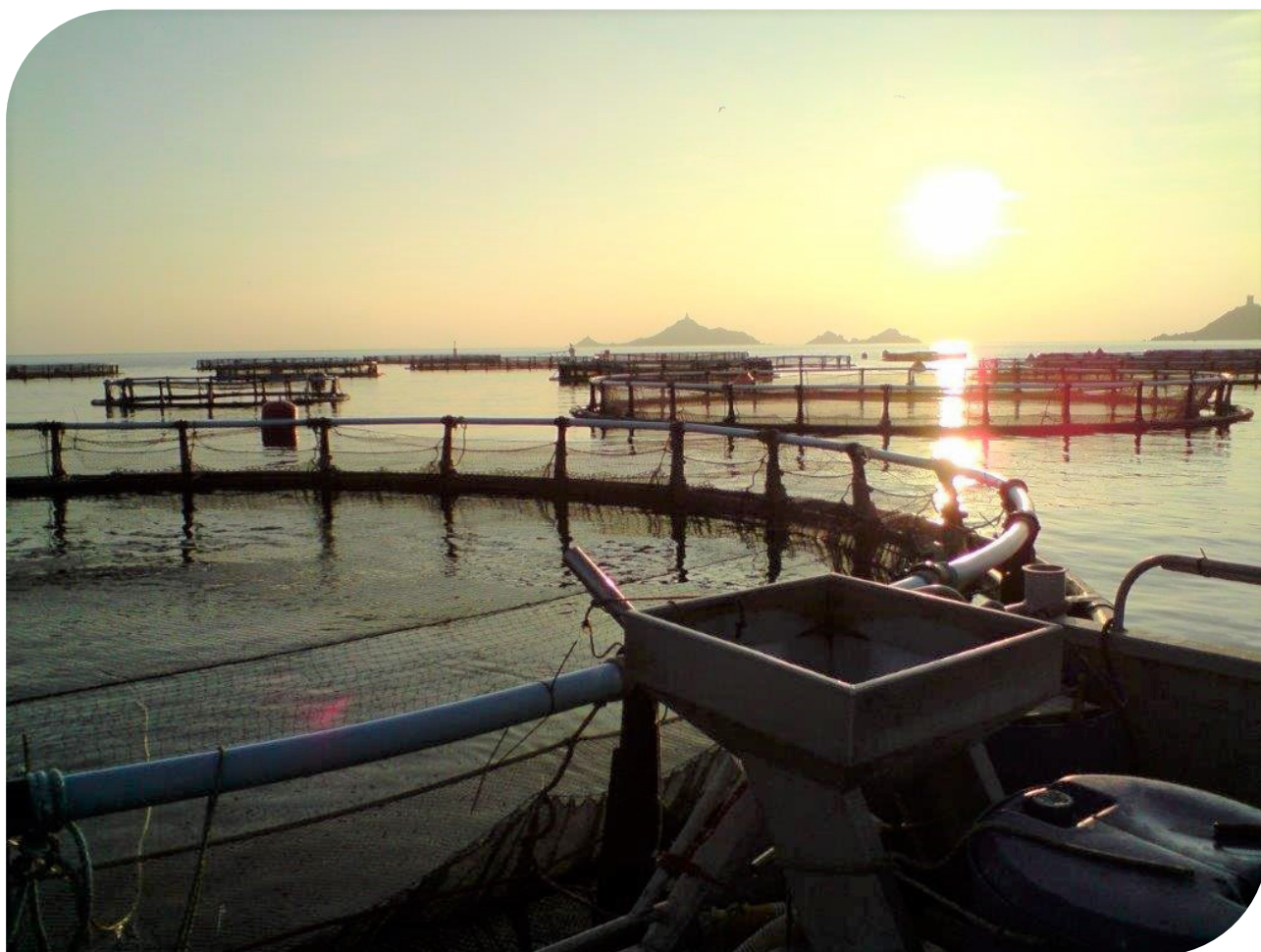
Les usagers de la mer français sont issus d'un vaste nombre de filières (marins, pêcheurs, armateurs, plaisanciers...) tout comme les administrations qui les suivent dans leurs démarches. Le projet « Espace numérique maritime » vise donc à rassembler, au sein d'une plateforme unique, les démarches et services proposés. Ce guichet unique permettra de simplifier les relations de l'administration maritime avec les personnes tierces tout en améliorant le travail au quotidien des agents des services concernés.

### LE CIMER DÉCIDE

de renforcer les moyens attribués à l'Espace numérique maritime pour en garantir le déploiement.

\*

\*\*

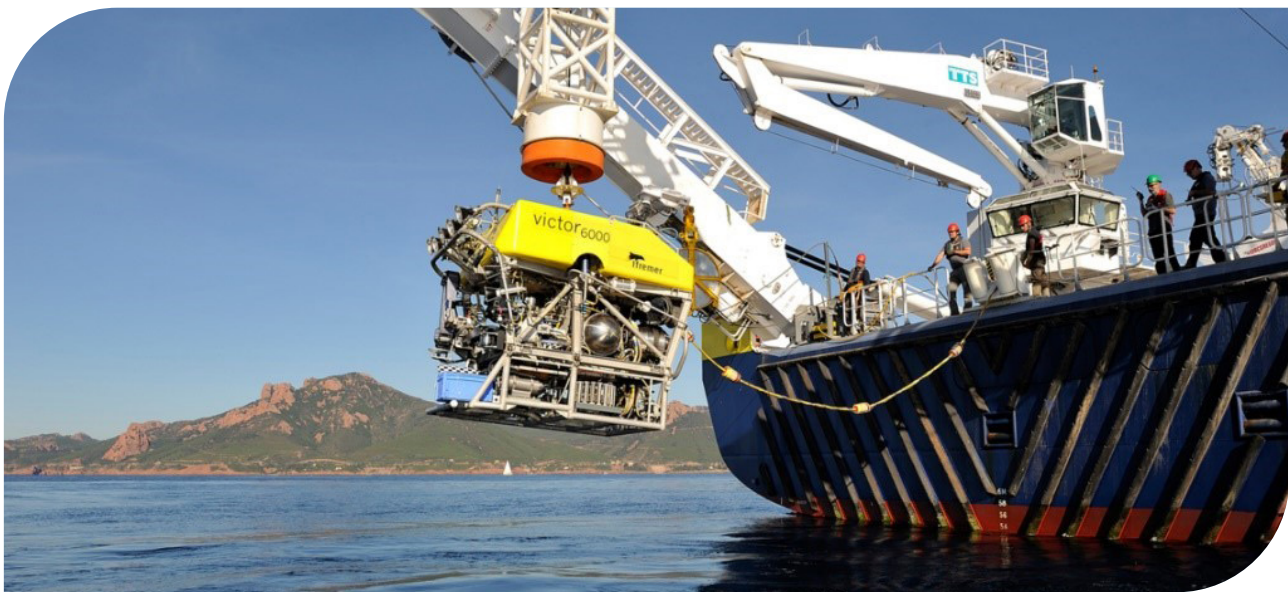




# LES DÉCISIONS DU CIMer DE 2023

## *Priorité 1 : La protection de l'environnement marin et littoral*

### 1. Mise à jour de la Stratégie grands fonds marins



© Ifremer Michel Guillou

Une nouvelle « Stratégie d'exploration et d'exploitation des grands fonds marins » a été adoptée en 2021 par décision du CIMer. En novembre 2022, à l'occasion de la 27<sup>e</sup> conférence des parties à la Convention des Nations Unies sur les changements climatiques, le Président de la République a réaffirmé que « [1] a France soutient l'interdiction de toute exploitation des grands fonds marins ». Il est donc proposé, au travers d'un axe de la SNML, de prendre en compte cette position en adaptant la Stratégie d'exploration et d'exploitation des grands fonds marins. Les axes majeurs sont dorénavant les suivants : l'acquisition de connaissances et la protection de la biodiversité marine en vue d'une gestion durable et intégrée pour la conservation des grands fonds marins.

### LE CIMer DÉCIDE

- d'indiquer dans le plan de la future stratégie nationale mer et littoral, l'annonce du Président de la République sur l'interdiction de l'exploitation des grands fonds marins ;
- qu'un objectif de la nouvelle SNML portera sur la poursuite de l'acquisition de connaissance en matière de grands fonds marins visant la mise en place d'une stratégie de protection ;

## 2. Surveillance et étude du volcan sous-marin de Mayotte (projet MARMOR)

En 2018, une forte éruption volcanique sous-marine a secoué l'île de Mayotte. La mobilisation scientifique autour de cet événement a entraîné une série de découvertes qui ont bouleversé les connaissances sur la géologie de la région. En mai 2019, une expédition scientifique à bord du navire océanographique MARION DUFRESNE découvrait, à 3 500 mètres de profondeur, un nouveau volcan (Fani Maoré) en pleine formation, crachant jusqu'à 400 m<sup>3</sup> de lave par seconde. Afin de mieux connaître ce nouveau volcan et mieux protéger la population, le Réseau de Surveillance Volcanologique et Sismologique de Mayotte (REVOSIMA) a été mis en place avec le déploiement en 2022 d'un drone (ou planeur sous-marin).

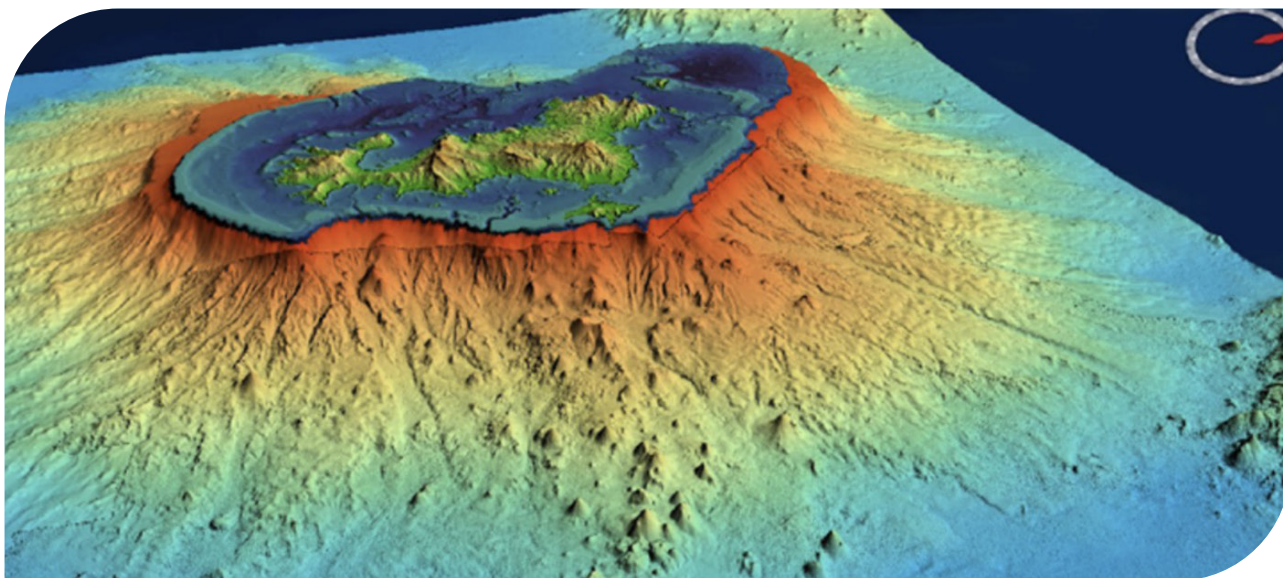
Par ailleurs, le projet MARMOR, prévu pour 2026, et porté par l'IFREMER, prévoit la mise en place d'une infrastructure d'observation sous-marine multi-paramètres au large de Mayotte au moyen d'un câble déposé sur le fond marin permettant ainsi d'assurer la surveillance permanente et continue de l'activité sismo volcanique et des phénomènes associés.

L'ensemble des données collectées viendra donc alimenter le dispositif d'alerte prévu dans le cadre du nouveau dispositif ORSEC, actuellement en cours d'élaboration par la Préfecture.

Le projet MARMOR répond ainsi aussi aux enjeux de l'objectif n°10 « grands fonds marins » de France 2030, en permettant en particulier l'acquisition de connaissances scientifiques sur les grands fonds marins et le développement d'un pôle d'industriels capable de proposer des solutions innovantes dans le domaine des grands fonds en toute souveraineté.

### LE CIMer 2023 ANNONCE

que le projet « MARMOR » qui est une des priorités scientifiques dans l'océan Indien au regard des enjeux de protection des populations sera mise en œuvre dès 2026.



© MAYOBS – IPGP/CNRS/Ifremer/BRGM

Vue de Mayotte depuis le sud-est

\*

\*\*

### 3. Renforcement de la connaissance halieutique en Outre-mer



© DR

La collecte pérenne de données sur les stocks halieutiques en outre-mer (régions ultrapériphériques) (RUP) est indispensable pour produire des avis scientifiques fiables, assurer des activités de pêche durable, renforcer la place des pêcheurs dans la gestion des stocks et répondre aux attentes sur le renouvellement de la flotte de pêche, tout en se conformant au cadre européen en la matière. Dans les outre-mer, la diversité des stocks halieutiques pêchés, le suivi scientifique récent et la qualité des déclarations des pêcheurs limitent la quantité d'informations disponibles pour produire des évaluations fiables des stocks, ce qui rend nécessaire la mise en œuvre d'actions visant à renforcer la collecte des données. La France investit déjà chaque année à hauteur de 3 M€ dans cette collecte de données mais les enjeux du développement de la filière pêche en outre-mer tout en respectant une exploitation durable des ressources halieutiques requièrent un effort financier supplémentaire.

#### LE CIMer DÉCIDE

- de poursuivre les travaux d'amélioration de la connaissance de la ressource halieutique en outre-mer. La collecte de données dans les DROM est une priorité majeure pour la gestion durable des stocks dans le contexte du renouvellement de la flotte de pêche ;
- d'établir, jusqu'à la validation effective des premières aides, une « task force » composée des services de l'Etat et opérateurs compétents pour suivre la remontée des données par territoire ;
- de pérenniser les actions avec une mobilisation continue des partenaires scientifiques par la DGAMPA et la DGOM. En amont du versement à venir des aides en faveur du secteur de la pêche, l'Etat poursuit l'accompagnement de la filière au travers des dispositifs existants ;
- de faire abonder par l'État à hauteur de 100 % en 2023 le montage de projets de partenariat entre les pêcheurs et les scientifiques dans le cadre du Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquacultures (FEAMPA).

## 4. Lancement d'un appel à projets par l'Observatoire national de l'éolien en mer

L'Observatoire national de l'éolien en mer a été annoncé par le Premier ministre en août 2021 (mesure CIMer 2022) et installé en août 2022, avec un budget de 50 M€ sur trois ans (2022-2024). Au sein de son programme 2023, l'Observatoire a lancé le 15 juin dernier un appel à projets (AAP) ouvert à l'ensemble de la communauté scientifique ainsi qu'aux bureaux d'études et associations. Cet AAP porte sur tout sujet entrant dans le champ de l'Observatoire et répondant à l'acquisition de connaissances complémentaires sur le milieu marin ainsi que sur les interactions entre les éoliennes et la biodiversité marine.

### LE CIMer ACTE

le lancement de l'appel à projets porté par l'Observatoire national de l'éolien en mer.

\*

\*\*

## 5. Développement des énergies marines renouvelables dans les Outre-mer

Les zones non interconnectées (ZNI) d'outre-mer pâtissent à la fois de mix énergétiques fortement carbonés et d'un coût moyen de l'électricité supérieur à celui de l'Hexagone. Ces territoires sont particulièrement propices au développement des énergies marines renouvelables (EMR). Le CIMer 2022 avait conclu à la nécessité de promouvoir les EMR dans les territoires. Les services déconcentrés de l'État poursuivent leur mobilisation afin de lancer des études de potentiel EMR.

### LE CIMer DÉCIDE

- de compléter l'état des lieux pour le développement des énergies marines renouvelables (EMR) en Outre-mer, en finalisant les études de potentiel EMR pour chaque territoire où elles présentent un intérêt, en accord avec les programmations pluriannuelles de l'énergie et en prenant en compte les spécificités du développement des EMR en Outre-Mer (gestion du risque cyclonique, forte bathymétrie, etc.).
- de transmettre les études finalisées sur la capacité des réseaux à intégrer les EMR, sur l'identification des points d'atterrages à privilégier, sur d'éventuels renforcements des réseaux à prévoir et évaluer le coût des solutions technologiques susceptibles de lever les freins liés aux contraintes techniques spécifiques aux réseaux insulaires.

\*

\*\*

## 6. Désignation d'une zone maritime particulièrement vulnérable en mer Méditerranée nord-occidentale pour réduire les risques de collisions entre les cétacés et les navires

Le risque de collision des rorquals communs et des cachalots avec des navires est très élevé dans le nord-ouest de la Méditerranée. Afin de réduire ce risque, la France (par une validation du CIMer 2021), l'Espagne, l'Italie et la principauté de Monaco ont déposé le 8 septembre 2022 un dossier à l'Organisation maritime internationale (OMI) de demande de désignation d'une zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV), demande finalement approuvée lors du 80<sup>e</sup> Comité de protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI le

6 juillet 2023 avec des mesures volontaires à mettre en œuvre dans cette zone, notamment la limitation de vitesse des navires. En complément, des mesures prospectives de protection sont associées à cette demande avec un cadre de coopération entre les quatre États parrains afin notamment de coordonner les avertissements de navigation, de mettre au point de meilleurs modèles de prévision de la répartition saisonnière des espèces et de mettre en œuvre des mesures incitatives pour les navires conformément aux recommandations de la ZMPV pour protéger les cétacés.

## LE CIMer ACTE

la désignation de la ZPMV par l'OMI et le lancement de discussions avec l'Espagne, l'Italie et la principauté de Monaco pour assurer une bonne coopération dans la mise en œuvre des mesures de la ZMPV.

\*

## 7. Eco-sensibilisation, modernisation et sécurisation de la plaisance et du nautisme

Chaque année, le permis plaisance permet à plus de 100 000 français d'acquérir une formation de base à la conduite et aux règles de navigation des navires et bateaux de plaisance à moteur. Afin d'accompagner l'attractivité croissante des activités de navigation et de loisirs nautiques, il est essentiel de renforcer les modules de formation dédiés à la sécurité et à l'éco-responsabilité des plaisanciers.

### LE CIMer DÉCIDE

la modernisation et le verdissement du programme de formation du permis de plaisance. De plus, le format du titre de conduite des navires devra être sécurisé afin de réduire les risques de fraudes et de faciliter les opérations de contrôle et d'authentification menées par les autorités maritimes. Enfin, des mesures de sécurité pour la prévention des risques de loisirs nautiques, type VNM, devront être prises.

\*



© DR

## 8. Lancement d'une mission d'inspection sur le financement du recul du trait de côte

L'adaptation des territoires littoraux au recul du trait de côte constitue un objectif prioritaire du Gouvernement. En cohérence avec la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte, il a été décidé de renforcer le soutien de l'État en faveur de la recomposition spatiale des territoires identifiés. Des financements sont d'ores et déjà mobilisés pour cette politique notamment à travers le programme « France Relance » ou « Destination France ». L'année 2023 a permis de renforcer les moyens déjà en place grâce à la banque des territoires et au Fonds vert. Pour autant, un modèle de financement à la hauteur des enjeux reste à définir.

## LE CIMer PREND ACTE

des travaux sur la définition d'un modèle de financement pour la reconstitution des territoires littoraux face au recul du trait de côte dans le cadre de l'actualisation de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte et avec l'ensemble des acteurs concernés.

\*

\*\*

## 9. Mise en œuvre de la réforme de la filière « Responsabilité élargie des producteurs » (REP) des bateaux de plaisance par la loi AGECE

La navigation de plaisance a connu un essor important depuis les années 1950. Le nombre de bateaux arrivés en fin de vie est estimé entre 30 000 et 150 000. La mise en place d'une filière à responsabilité élargie des producteurs (REP) de bateaux de plaisance ou de sport, depuis 2019, permet aux plaisanciers de remettre gratuitement leur bateau hors d'usage à un des centres de déconstruction en vue de son traitement. Les nouvelles obligations de la loi « Anti-Gaspillage pour une économie circulaire dite loi AGECE du 10 février 2020 nécessitent d'adapter les obligations de cette filière en intégrant notamment la collecte et le transport des bateaux en fin de vie. Un nouveau cadre juridique pour la période 2024-2029 sera proposé.

## LE CIMer DÉCIDE

qu'un décret et un nouveau cahier des charges de l'éco-organisme pour la REP plaisance seront publiés pour couvrir la nouvelle période d'agrément 2024-2029 et prendre en charge les opérations de prévention, de la collecte, du transport et du traitement des déchets, y compris les coûts de ramassage et de traitement des déchets abandonnés.

\*

\*\*

## 10. Encadrement des structures artificielles flottantes

Le CIMer 2021 a acté la nécessité d'aboutir, fin 2022, à la définition d'un cadre juridique adapté et sécurisé pour les structures flottantes. Ainsi, un moratoire a été mis en place jusqu'au 31 décembre 2022. La loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 institue dans son article 63 que, seuls ceux [les structures flottantes] destinés à la production d'énergie renouvelable ou nécessaires à l'exercice d'une mission de service public peuvent être implantés sur le domaine public maritime naturel ». Les conditions d'installations d'îles artificielles ou d'ouvrages flottants sur le domaine public maritime artificiel devront donc être fixées par voie réglementaire. Les textes nécessaires à l'application de la loi seront élaborés prochainement par la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) en lien avec l'ensemble des départements ministériels concernés.

Dans l'attente de l'entrée en vigueur de ces textes,

## LE CIMer DÉCIDE :

de prolonger le moratoire prononcé en janvier 2021

\*

\*\*

## 11. Fête de la mer et des littoraux



La Fête de la Mer et des Littoraux, créée par Madame la députée Sophie Panonacle, est un événement national qui a pour objectifs de sensibiliser le public aux enjeux de la mer et des littoraux et de mettre à l'honneur le patrimoine maritime sous toutes ses formes : naturel, historique, culturel, culinaire et militaire. La cinquième édition s'est déroulée du 6 au 9 juillet 2023 avec l'organisation de 1 500 événements dans tout l'Hexagone et les Outre-mer.

### LE CIMer DÉCIDE

de promouvoir la Fête de la Mer et des Littoraux et de faire connaître largement cette manifestation auprès des acteurs du secteur maritime.

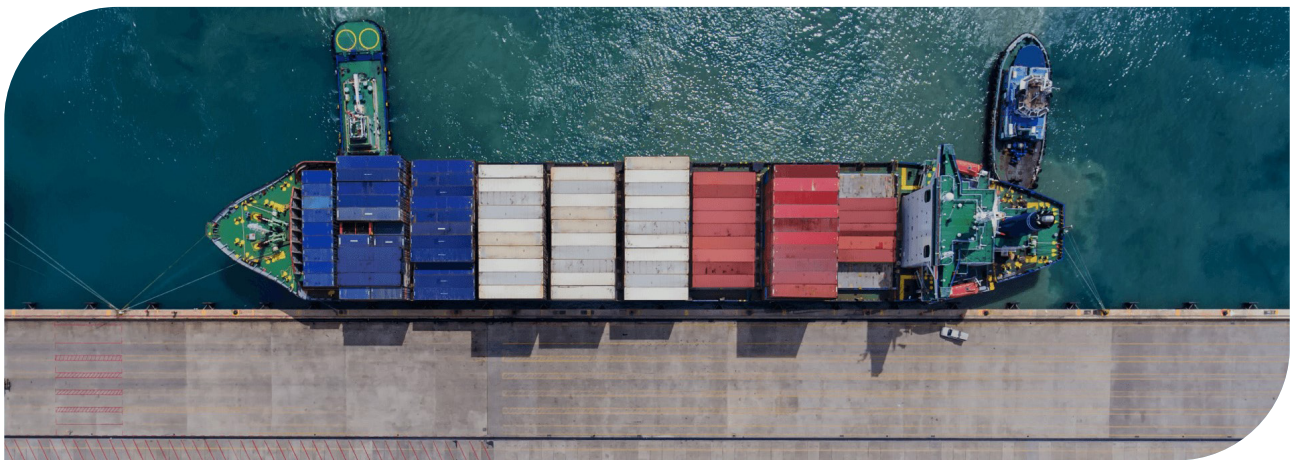


© DR

\*  
\*\*

## Priorité 2 : Le développement de l'économie maritime

### 1. Actualisation et approfondissement de la stratégie nationale portuaire (SNP) : renforcer la compétitivité et l'attractivité des ports afin d'en faire des territoires d'accélération de la décarbonation



© DR

Adoptée par le CIMer 2021, la SNP fixe un objectif de reconquête de parts de marché sur les ports concurrents européens, fondé sur un développement industriel et logistique durable. Les principales actions prioritaires engagées ont donné des résultats tangibles sur les axes de la compétitivité, de l'attractivité et des performances économiques et environnementales (cf. Bilan des mesures).

#### LE CIMer PREND ACTE

du bilan des deux premières années de la mise en oeuvre de la stratégie nationale portuaire de janvier 2021 : elle a permis de manière concrète aux ports français de renforcer leur compétitivité malgré un contexte difficile, et d'accélérer leur transition écologique. Pour l'avenir, la stratégie nationale portuaire va plus que jamais s'attacher à faire des ports les territoires d'accélération de la décarbonation de l'économie et des transports.

\*

\*\*

#### Accompagner et soutenir les ports dans leur transition énergétique

Lors de son discours à Saint-Nazaire le 22 septembre 2022, le président de la République a souligné le besoin de « renforcer » la stratégie nationale portuaire et la nécessité « d'investir davantage », notamment sur le développement de l'éolien en mer pour atteindre les objectifs de 40 GW fixés à horizon 2050.

Il a insisté en particulier sur 3 aspects structurants en matière de décarbonation des ports :



- ▶ l'électrification et le verdissement des ports ;
- ▶ le développement de la connexion des ports avec les modes de transports massifiés (fer et fleuve), une faiblesse vis-à-vis des autres ports européens ;
- ▶ la capacité à aménager nos ports pour y accueillir les activités industrielles qui contribuent à la décarbonation, notamment l'éolien flottant.

Afin de redonner aux ports des capacités d'investissement en matière de décarbonation,

### LE CIMer 2023 DÉCIDE

- de reporter l'entrée en vigueur de la taxe foncière sur les domaines des ports, initialement prévue en 2024.

\*

### Faire des ports des acteurs territoriaux de la décarbonation

- ▶ Mise en œuvre en 2023 d'un appel à projets (AAP) « Ports » - thématique éolien flottant de la Stratégie d'accélération France 2030 « Technologies avancées des systèmes énergétiques ».



Les ports joueront un rôle central dans le déploiement de ces projets d'éolien flottant, impliquant la modification de leurs infrastructures afin de les adapter à cette nouvelle industrie. Contribuant à la montée en puissance de cette filière, le programme France 2030 finance déjà des études de faisabilité de projets d'infrastructures portuaires à même d'accueillir les industriels de l'éolien flottant, dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI).

### LE CIMer DÉCIDE

- la publication en décembre 2023 d'un appel à projets (AAP) porté par France 2030 afin d'accompagner le déploiement de la nouvelle filière de l'éolien flottant en mer, d'un montant de 189 millions d'euros.

\*

## 2. Décarbonation du secteur maritime

Le transport maritime est responsable d'environ 3% des émissions mondiales de gaz à effet de serre et, sans action de décarbonation, ce chiffre représenterait, à horizon 2050, entre 90 et 130% du niveau des émissions en 2008. La décarbonation constitue donc un immense défi pour ce secteur et plus largement pour l'économie française, fortement dépendante des échanges internationaux : 90% des marchandises mondiales en volumes et 80% en valeur sont transportées par les navires. La décarbonation représente une opportunité pour le développement économique de l'ensemble des acteurs nationaux du maritime, dont l'expertise de haut niveau est reconnue, voire pour relocaliser des industries et des emplois en France afin de renforcer la souveraineté française ou européenne sur des domaines d'intérêt vitaux (énergétique, technologique).

Des objectifs de décarbonation ambitieux ont été fixés aux niveaux international et européen, dans le prolongement de l'Accord de Paris sur le climat. Entre autres, l'Organisation maritime internationale (OMI) s'est engagée à réduire de 50% les émissions en valeur absolue du secteur en 2050. Dans le même temps, la thématique du verdissement des flottes et des ports figure parmi les politiques prioritaires du Gouvernement, établies en août 2022.

Afin d'y répondre, une feuille de route de décarbonation du secteur maritime a été publiée en avril dernier, en application de l'article 301 de la Loi dite « climat et résilience ». Elle présente un état des lieux économique, technologique, énergétique et réglementaire de la décarbonation du maritime et propose des axes de travail et un plan d'actions qui nécessiteront, à terme, des arbitrages de l'État.



© CMA CGM

## LE CIMer DÉCIDE

d'acter la nécessité d'accélérer la décarbonation du secteur maritime par les mesures suivantes :

- l'élaboration d'une stratégie industrielle permettant l'émergence et le déploiement de navires bas carbone, dans le cadre du comité stratégique de filière (CSF) des industries de la mer, avec l'appui du CORIMER sur le volet R&D / innovation et en affinant le montant nécessaire des financements publics/privés au développement de ce programme ;
- le lancement d'une réflexion sur l'intégration d'équipements de décarbonation et l'inclusion systématique d'une approche d'écoconception dans les appels d'offre publics d'achat de navires et dans les délégations de service public (DSP), afin que la commande publique appuie la stratégie de décarbonation ;

\*  
\*\*

## 4. Grand Plan Mixité Femme-Homme

Le Gouvernement mène depuis plusieurs années une politique volontariste en faveur de la mixité et de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes. Des mesures concrètes doivent être encore déployées dans de nombreux secteurs, notamment dans le maritime.

Afin de pallier les tensions auxquelles est soumise la filière maritime, un plan d'actions concret et ambitieux permettra d'amplifier la mixité dans les métiers maritimes et d'aborder la problématique des violences sexistes et sexuelles lors de la formation et dans l'emploi.



© Sébastien Husté.

## LE CIMer DÉCIDE

- de soutenir sur la période 2023-2027 le fonctionnement de l'Observatoire « Cap sur l'égalité professionnelle », porté par le Cluster maritime français, pour accélérer la mise en œuvre des objectifs d'augmentation progressive du nombre de femmes à tous les échelons de la formation et de la vie professionnelle du secteur maritime ;
- d'accompagner les institutions et les associations œuvrant pour la promotion de la mixité du secteur maritime par la création du Trophée de la mixité et d'un Prix récompensant la recherche sur le sujet (tous les deux ans, de 2024 à 2030) ;
- la mise en œuvre d'actions en faveur de la lutte contre les violences sexistes et sexuelles, en prévention et en accompagnement des victimes.

\*\*\*

## 5. Développement des formations maritimes en Outre-mer

De nombreux projets de formation dans le domaine maritime ont vu le jour dans les départements et régions d'outre-mer depuis la première mesure CIMER de 2017. Ces opérations ont permis de faire connaître la diversité des métiers de la mer et de créer des vocations apportant une réponse aux besoins de recrutement de certaines filières maritimes. En complément de ces démarches il convient aujourd'hui de cibler plus particulièrement l'action de l'État sur les formations maritimes pour assurer le développement de filières locales de production, notamment dans le secteur de la pêche.

Le plan de développement des formations maritimes intervient dans la continuité de projets en cours en Outre-mer.

Afin de soutenir ces initiatives :

## LE CIMer DÉCIDE

- que l'État participera au financement de la construction par le Conseil général de Guyane d'un lycée des métiers de la mer ;
- de lancer un plan de déploiement des formations maritimes dans les outre-mer ;
- de créer, à la rentrée scolaire 2024, un CAP maritime au lycée agricole de Matiti en Guyane avec la mise en place des moyens budgétaires et humains appropriés ;
- de mettre en place, dès 2023, une mission interministérielle (IGESR, CGAAER, IGAM) afin de réaliser un bilan de la mise en œuvre des formations maritimes en Martinique, Guadeloupe et Mayotte, de dresser les pistes d'évolution en vue de consolider ces formations maritimes localement et d'envisager le cas échéant la création de lycées maritimes.

\*\*\*

## 6. Transport maritime et concurrence saine

Avec l'objectif de maintenir ou créer des conditions saines de concurrence dans le transport maritime, la France souhaite mettre en place des conditions équitables de concurrence afin de ne pas dégrader les conditions de travail des gens de mer sur les lignes régulières touchant la France, notamment pour le transport de passagers.

Le bénéfice des premiers dispositifs mis en œuvre reste directement lié à l'effectivité de leur application.

Le CIMer prend acte des travaux législatifs entrepris pour lutter spécifiquement contre le dumping social dans le transport maritime régulier de passager transmanche (adoption de la loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023) et ceux des armements sur l'élaboration d'une charte d'engagement volontaire.

### LE CIMer DÉCIDE

- de soutenir le principe des actions qui seront menées au niveau de l'Union européenne pour maintenir ou rétablir les conditions d'une concurrence saine sur ce segment de marché du transport maritime ;
- de créer une *task force* sociale afin de construire et d'accompagner une action renforcée de lutte contre le dumping social dans le secteur maritime.

\*  
\*\*

## 7. Modernisation de la pêche et de l'aquaculture

La pêche française connaît une période d'incertitude économique marquée par de nombreuses crises successives, emportant un risque fort pour la rentabilité de la filière. La définition d'un objectif de maintien de la production issue de la pêche et de développement de la production aquacole s'impose aujourd'hui.

Dans le domaine de la pêche, un travail interprofessionnel s'avère nécessaire afin de définir pour transformer, structurer et moderniser la filière pour sa performance et sa résilience économiques et environnementales, d'envisager des mécanismes de solidarité entre l'amont et l'aval, et de conforter l'image d'un secteur dynamique et durable.

Pour le secteur de l'aquaculture, les défis à relever sont identifiés dans le plan d'avenir de l'aquaculture (P2A), qui vise ainsi à accompagner les filières de la conchyliculture, de la pisciculture marine et continentale et de l'algoculture dans l'adaptation au changement climatique, la prise en compte des nouvelles réglementations environnementales ou encore la gestion des risques.



## LE CIMer DÉCIDE

- de renouveler l'engagement du Gouvernement pour appuyer les acteurs de la filière en vue de l'adoption d'un contrat stratégique de filière en 2024 ;
- d'accélérer la mise en œuvre du P2A et de demander aux préfets de mettre pleinement en œuvre leurs compétences en matière de police de l'eau pour inciter les collectivités à développer les infrastructures d'assainissement et leur efficacité.

\*

\*\*

## 8. Renforcement des capacités nationales d'observation de l'économie bleue



En mai 2022, un observatoire de l'économie bleue en Europe a été créé par la Commission européenne dans le cadre de la nouvelle approche pour une économie bleue durable dans l'Union européenne. Les États membres sont incités à traduire au niveau national les orientations de cette nouvelle approche. La France a ainsi décidé lors du CIMer 2022 de développer ses « capacités d'observation de l'économie bleue, en phase avec les outils développés par la Commission européenne ».

L'économie bleue repose sur les secteurs marins et maritimes conciliant développement économique, inclusion sociale, amélioration des moyens de subsistance avec la préservation des écosystèmes et de la biodiversité du milieu marin et côtier, exploitation durable des ressources ainsi qu'atténuation et adaptation au changement climatique.

## LE CIMer DÉCIDE

- de poursuivre les travaux de renforcement des capacités d'observation de l'économie bleue.
- de lancer une enquête nationale de filière, dans le cadre du programme à moyen terme de la statistique publique de l'INSEE et d'étudier la faisabilité de la création d'un observatoire de l'économie bleue.

\*

\*\*

## 9. Valorisation des métiers portuaires des ports de plaisance

Le cadre professionnel des 500 ports maritimes de plaisance est adossé au seul cadre réglementaire conçu pour les activités de loisir et s'avère inadapté à certains métiers portuaires. Il est nécessaire de reconnaître aux agents d'exploitation des ports de plaisance un statut de marin portuaire afin de sécuriser le cadre juridique d'emploi de ces professionnels et de valoriser ces métiers permanents ou saisonniers.

## LE CIMer DÉCIDE

de valoriser les spécificités des métiers des ports de plaisance qui assurent l'accueil et la mise en sécurité des navires et navigateurs de plaisance par la création d'une formation professionnelle maritime dédiée à ces métiers. Cette formation permettra la délivrance d'un brevet de commandement des navires de servitude des ports de plaisance.

\*

\*\*

## 10. Inventaire du potentiel en ressources de granulats marins



© DR

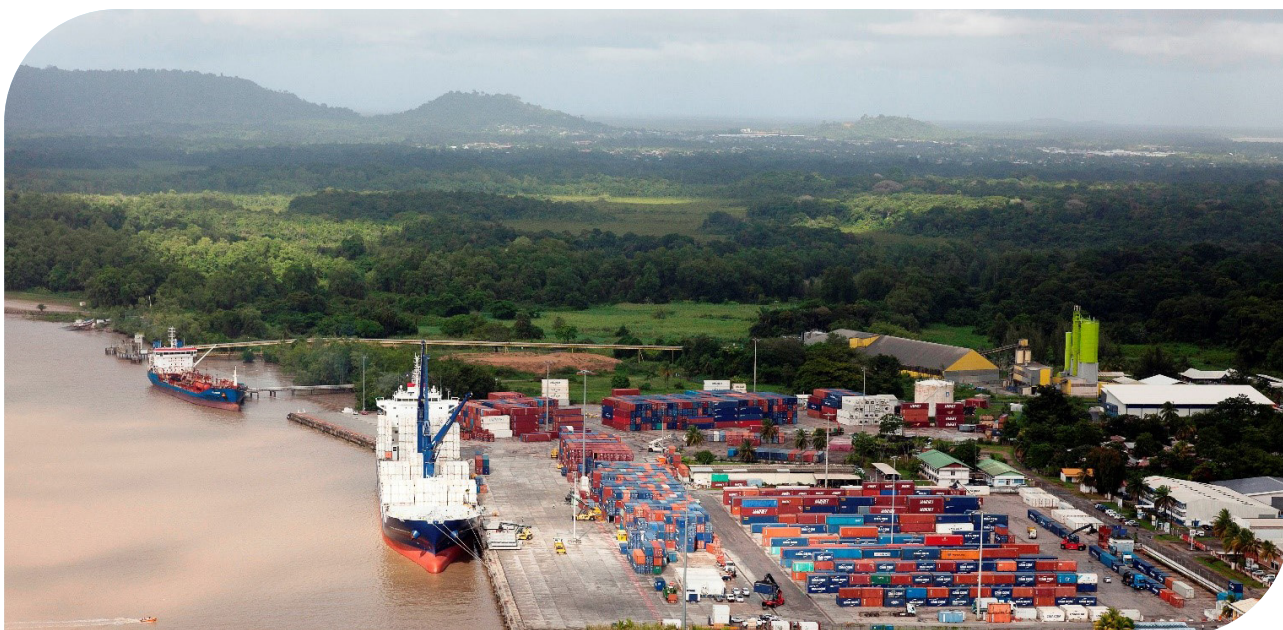
La gestion durable et intégrée des activités de l'économie bleue dépend d'un socle de connaissances en géosciences centralisé et partagé. Il n'existe aujourd'hui aucune capitalisation de l'ensemble des données. Or, elles peuvent concourir à l'autonomie des territoires en matériaux de construction, à partir d'une ressource de proximité, les granulats marins, dont la production participe à l'autonomie de la France en ressources minérales et à la baisse de l'empreinte carbone liée au transport de marchandises. Des actions sur deux territoires en particulier, la Guyane et la façade Manche Est - Mer du Nord, peuvent être entreprises en ce sens.

### LE CIMer DÉCIDE

- de mettre en œuvre une expérimentation à l'échelle de la façade Manche Est - Mer du Nord, pour l'inventaire et la bancarisation des données géologiques déjà acquises et d'acquérir de nouvelles données en vue de la sécurisation des approvisionnements au large de la région Hauts-de-France, particulièrement déficitaire en sables fins ;
- de réaliser un inventaire de la ressource disponible sur le plateau continental guyanais, à partir du traitement des données issues de deux campagnes déjà réalisées et de mener, en cas de perspectives favorables, une campagne approfondie de caractérisation de la ressource, ainsi qu'une étude pour le développement d'une filière de production dédiée en Guyane.

\*

## 11. Construction d'une feuille de route pour l'économie bleue ultramarine



© DR

L'économie bleue est un solide vecteur de développement pour les territoires ultramarins. Certains sujets appellent une attention particulière : l'aquaculture, le tourisme, les énergies marines renouvelables et la filière de construction et réparation navale qui gagneraient à se développer, créant des emplois et de la valeur sur les territoires.

### LE CIMer DÉCIDE

de communiquer un premier diagnostic sur le développement de l'économie bleue et d'élaborer une feuille de route en partenariat avec les collectivités pour l'économie bleue ultramarine qui sera présentée début 2024. Elle prendra en compte les spécificités des outre-mer en associant tous les acteurs locaux publics et privés.

\*  
\*\*



## Priorité 3 : Le renforcement de la sécurité maritime

### 1. Redéfinition du périmètre d'intervention des opérateurs privés dans le déminage en mer



© Franck Dubray

La multiplication des chantiers liés au développement des parcs éoliens en mer génère aujourd'hui une augmentation des besoins d'intervention pour des opérations de déminage. Cette situation exerce une pression croissante sur les moyens de la Marine nationale qui pourrait être allégée par l'intervention d'opérateurs privés pour les opérations de déminage programmées. Ces derniers assurent d'ores et déjà la recherche et le désensouillage à 50% des objets suspects détectés sur les rivages et en mer territoriale dans le cadre de chantiers de génie civil.

#### LE CIMer DÉCIDE

de conduire les modifications juridiques nécessaires pour permettre à des entreprises privées de réaliser l'ensemble des opérations de déminage dans le cadre d'un chantier en mer et de définir un cadre juridique pour ces opérations dans la ZEE.

\*  
\*\*

### 2. Traitement des navires et embarcations abandonnés ou saisis

En cas d'abandon ou de saisie de navires, l'État peut, dans certains cas, supporter la prise en charge du gardiennage puis de la destruction et du démantèlement de ces embarcations. Le dispositif de financement de la gestion et des opérations de destruction des navires de pêche saisis dans le cadre de l'action de l'État en mer contre la pêche illégale ou utilisés pour entrer illégalement sur le territoire français n'est, pour l'heure, pas pérenne, faute d'un budget dédié.

#### LE CIMer DÉCIDE

de lancer les travaux interministériels visant à identifier les modalités de financement des frais engagés par l'autorité portuaire dans le cadre de l'accueil d'un navire dans un port refuge ainsi que des frais engagés par l'autorité administrative pour le gardiennage et la destruction des navires saisis.

\*  
\*\*

### 3. Contrôle et surveillance maritime (réforme des CROSS)



© Johan Ben Azzouz

Conçu il y a cinquante ans, le réseau des cinq centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) métropolitains doit aujourd’hui faire face à une intensification de ses activités opérationnelles. En effet, la forte augmentation des pratiques de loisirs nautiques, la nécessité d’effectuer une surveillance accrue du trafic maritime sur l’ensemble de la ZEE ainsi que l’occurrence de pics opérationnels suscités par des événements météorologiques intenses conduisent à envisager le déploiement d’un schéma global de modernisation du réseau.

#### LE CIMer DÉCIDE

d’engager une démarche stratégique de modernisation du réseau des CROSS afin de répondre aux impératifs de résilience et de soutenabilité du dispositif sur le long-terme.

\*  
\*\*

## 4. Élaborer une revue capacitaire de la fonction garde-côtes



Chaque année, le schéma directeur de la fonction garde-côtes réalise un état des lieux des moyens et des enjeux, actuels comme prévisionnels, auxquels sont exposées toutes les zones maritimes. L'intégration d'une évaluation de l'adéquation des moyens face aux risques a été identifiée comme constituant un axe de travail complémentaire afin d'enrichir la méthodologie actuelle de l'état des lieux.

### LE CIMer DÉCIDE

de lancer une revue capacitaire de la fonction garde-côtes. Son schéma directeur sera mis à jour afin de tenir compte des résultats de cette revue capacitaire, après validation par le comité directeur de la fonction garde-côtes.

\*\*

## *Suivi de l'application des mesures CIMer et de l'évaluation des politiques publiques pour l'économie bleue par le Parlement*

Madame la députée Sophie Panonacle a proposé que le suivi de l'application des mesures adoptées en CIMer fasse désormais l'objet d'un rapport remis au Parlement dont le Secrétariat général de la mer assurera l'élaboration et la transmission. Ce rapport détaillera l'ambition maritime du Gouvernement et permettra d'informer l'ensemble des acteurs du secteur maritime. Ces nouvelles dispositions prendront la forme d'une proposition de loi qui sera déposée par M<sup>me</sup> Sophie Panonacle, députée de la Gironde.



© Assemblée Nationale.

### LE CIMer PREND ACTE

qu'une proposition de loi visant à suivre l'application de ses mesures sera soumise à l'approbation du Parlement.

# SUJETS MARITIMES COMPLÉMENTAIRES

## *1. Nouveau décret liste des communes littorales exposées au risque*

20 % des côtes françaises sont aujourd'hui soumises au phénomène de recul du trait de côte. Face à ce phénomène, la loi « climat et résilience » du 22 août 2021 met à disposition des élus locaux des outils pour enclencher des dynamiques locales et anticiper des recompositions spatiales dans les zones non exposées à ces phénomènes. Parmi ces outils d'aménagement figurent l'élaboration d'une carte locale d'exposition au recul du trait de côte, un droit de préemption spécifique, la mobilisation des établissements publics fonciers, le bail réel d'adaptation à l'érosion côtière ou la possibilité de déroger à certaines règles de la loi littoral sous certaines conditions. Le projet partenarial d'aménagement (PPA), outil juridique créé par la loi ELAN peut également être mobilisé pour accompagner ces opérations sur le long terme. Les communes exposées au risque de recul du trait de côte pouvant bénéficier de ces outils sont identifiées par décret. Un premier décret comprenant 126 communes volontaires a été publié le 30 avril 2022.

Afin de poursuivre la dynamique d'engagement des collectivités dans cette politique d'anticipation et de résilience face aux effets du changement climatique, une nouvelle liste de communes a été arrêtée à l'été 2023.

\*

\*\*

## *2. Identifier en outre-mer une ou plusieurs missions d'exploration des grands fonds marins dans le cadre de la stratégie France 2030*

### PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ANNONCE

le lancement de 8 nouvelles missions d'explorations, dans le cadre de l'objectif « grands fonds marins » défini par le Président de la République au sein du programme France 2030. Ces missions, qui mettront en œuvre des matériels innovants fournis par des industriels français lors de campagnes de recherches scientifiques, contribueront à l'amélioration de notre connaissance de ces espaces très largement inexplorés.

\*

\*\*

### 3. *La situation des mammifères marins échoués vivants sur nos côtes.*

L'intérêt accru du grand public pour la préservation des espèces marines et pour le bien-être animal, nécessite une meilleure prise en compte par les pouvoirs publics des possibilités de sauvetage et de prise en compte du bien-être animal des mammifères marins échoués vivants, alors que les expertises sont parfois limitées. Il est donc aujourd'hui nécessaire de réfléchir à une meilleure coordination des acteurs nationaux et locaux pour apporter une réponse rapide et efficace aux situations d'urgence impliquant des mammifères marins. Le Groupe de travail national sur les mammifères marins « en détresse » réunira tous les différents acteurs pertinents afin de définir un protocole d'action et un arbre de décision concertée pour gérer les situations de ces mammifères marins échoués vivants dans le respect des meilleures connaissances scientifiques et du bien-être animal.

#### LE CIMer ACTE

le lancement des travaux de définition d'un protocole d'action et de décision pour gérer de façon rapide et concertée les situations de mammifères marins échoués vivants sur nos côtes.

# BILAN DE QUELQUES MESURES DES CIMer 2021-2022

## Mesures économiques et portuaires

### 2021, La Stratégie nationale portuaire (SNP)

Présentée par le ministre chargé des transports au CIMer 2021, la SNP a été validée par le Premier ministre en séance. Le système portuaire français est un actif stratégique indispensable à l'activité économique et un instrument de souveraineté qu'il faut renforcer. Pour relever les défis auxquels font face les ports, la SNP comporte 4 ambitions communes :

- ▶ porter de 60 à 80 % la part du fret conteneurisé à destination et en provenance de la France manutentionné dans nos ports à horizon 2050 ;
- ▶ doubler le nombre d'emplois directs et induits liés à l'activité portuaire à horizon 2050 ;
- ▶ accroître de 30% la part des modes de transports massifiés dans les pré et post-acheminements portuaires, à horizon 2030 ;
- ▶ accompagner l'interopérabilité puis la fusion des systèmes informatiques de traitement des flux de marchandises.

En 2021, on a observé une progression de 0,4% de la part de marché des ports français par rapport aux ports européens. HAROPA Port affichait une croissance du trafic maritime de 12 % tout en dépassant pour la première fois le cap des 3 millions d'EVP, tandis que le grand port maritime de Marseille-Fos (GPMM) enregistrait 9% de croissance de ses trafics.

Le nouveau service France Sésame, qui permet des échanges simplifiés entre opérateurs privés et administrations a été mis en service à Dunkerque, Marseille et au Havre. Une mission d'inspection a été conduite pour identifier les freins à lever afin de favoriser l'implantation de nouvelles entreprises sur les zones portuaires. De même, 5 GPM ont obtenu, pour 7 emprises au total, le label gouvernemental « sites industriels clés en main », qui, grâce à l'anticipation des procédures préalables (études techniques, etc.) permet de conduire dans des délais maîtrisés l'instruction des autorisations nécessaires à l'implantation d'une nouvelle activité industrielle ou logistique.

Un partenariat et une feuille de route ont été établis avec Business France pour promouvoir à l'international les atouts de l'offre portuaire et logistique française. Concernant les territoires ultramarins, une mission de préfiguration d'un nouvel établissement public portuaire à Saint-Pierre et Miquelon a été lancée et la création d'un grand port maritime à Mayotte a été décidée.

On peut saluer en 2022 la très bonne performance des ports français. Le trafic de l'ensemble des 6 GPM métropolitains (HAROPA Port, Nantes, Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille) a ainsi progressé de 6,7 % par rapport à l'année 2021, passant de 241,7 Mt à 257,5 Mt (contre 1,4 % en moyenne au niveau de l'ensemble du trafic des ports européens). HAROPA Port, constitue désormais le 1<sup>er</sup> port français pour le commerce extérieur et le 5<sup>e</sup> port européen.

\*  
\*\*

## Mesures environnement marin

### Pérenniser le centre d'appui au contrôle de l'environnement marin (CACEM)

Lancé à titre expérimental en 2015 et validé par une décision CIMer 2015, le Centre d'Appui au contrôle de l'Environnement Marin (CACEM) est devenu un outil indispensable de la politique de contrôle et de surveillance de l'environnement marin. Ses missions sont en effet multiples, centralisation du rapportage, appui en temps réel des unités de contrôle ou encore capacité à faciliter les relations avec l'ensemble des administrations. Il a compétence nationale sur les missions réalisées sur l'ensemble des espaces maritimes français. **Suite au succès de l'expérimentation, le CACEM a été pérennisé en tant qu'entité par la publication de l'arrêté du 13 mars 2023 relatif à son organisation et à ses missions.**

\*  
\*\*

### Mettre en place l'observatoire national de l'éolien en mer

La création de l'observatoire national de l'éolien en mer avait été annoncée par le Premier Ministre en août 2021. Son installation officielle a été validée lors du CIMer 2022 avec la dotation d'un budget de 50 millions d'euros sur trois ans. **Une première assemblée des parties prenantes s'est ensuite tenue en avril 2022 et le conseil scientifique a été installé en décembre 2022.** Un premier programme de travail pour un budget de 18 Md€ a été également défini porté par l'Office français pour la biodiversité (OFB) mais aussi par l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

\*  
\*\*

### Mettre en œuvre la stratégie « Zéro plastique rejeté en mer d'ici à 2025 »

Dans le cadre du Plan biodiversité de 2018 et du CIMer 2019, la France a adopté un objectif national ambitieux de « Zéro déchet plastique rejeté en mer d'ici à 2025 » avec un plan d'action dédié adopté en 2020. Son objectif est de réduire fortement l'apport de macro et micro déchets, notamment plastiques, vers les mers et les océans d'ici à 2025, grâce à 35 actions à différents niveaux.

Parmi ces actions, lors du CIMer 2021, il avait été décidé de lancer une première expérimentation pour la dépollution d'une décharge littorale prioritaire puis d'élaborer une maquette de financement et un programme de dépollution dans la durée des principales décharges littorales présentant des risques de rejets en mer de déchets notamment plastiques.

Le Président de la République, lors du *One Ocean Summit* de février 2022, a annoncé l'engagement de la France à traiter, sous 10 ans, les décharges littorales à risques avec la création d'un fond de 30 Md€ pour démarrer les travaux de résorption. Le programme engage l'Agence de la transition écologique (ADEME), le CEREMA et le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM). **Le travail de recensement des décharges littorales à risques en 2022 a permis d'identifier 75 sites. Trois sites pilotes ont été affichés comme sites expérimentaux ou sites exemples situés à Dollemard en Seine-Maritime, à Fouras en Charente-Maritime et à l'Anse-Charpentier en Martinique. Les travaux sur le premier site ont été menés entre la fin de l'année 2022 et l'été 2023.**

\*  
\*\*



## Création d'une zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) en Méditerranée occidentale

Dans le cadre du plan national d'actions pour la protection des cétacés initié lors du CIMer 2018, le Président de la République avait annoncé aux Assises de l'économie de la mer en décembre 2019 l'intention de la France de soumettre auprès de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) une demande de création d'une zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) en Méditerranée occidentale nord, visant à réduire les risques de collisions des cétacés avec des navires. Cette démarche portée conjointement par les gouvernements français, espagnol, italien et par la principauté de Monaco avait ensuite été validée lors du CIMer 2021. **Le 80<sup>e</sup> Comité de protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI a finalement approuvé le 7 juillet 2023 la désignation de cette ZMPV ainsi que les mesures à mettre en œuvre dans cette zone, notamment la limitation de vitesse.** Les quatre Etats vont engager des discussions sur la gouvernance de la zone ainsi que sur les échanges de données. Cette étape importante souligne l'appui de la communauté maritime internationale à ce projet en faveur de la protection de la biodiversité marine.

\*

\*\*

## Mesures action de l'État en mer

### 2022, Matières dangereuses dans les installations portuaires : renforcer la réponse opérationnelle des services de l'État

Afin d'organiser et de renforcer la réponse des services publics dans les ports, le CIMer 2022 a décidé la mise en place par les préfets de dispositions ORSEC spécifiques à l'échelle de l'enceinte portuaire.

Une lettre-circulaire interministérielle a été rédigée en ce sens. Elle permettra de consolider la coordination des opérations et des moyens de l'ensemble des parties prenantes, notamment l'autorité de police portuaire, les prestataires de service portuaire mais aussi les collectivités et les services d'incendie et de secours. Il est prévu que ces dispositions soient généralisées dans l'ensemble des grands ports maritimes et développées dans les ports maritimes décentralisés pour lesquels le préfet aura identifié des enjeux particuliers de sécurité, et intégrées dans le cadre réglementaire relatif à l'organisation de la réponse de sécurité civile.

\*

\*\*

### 2021, Renforcer la sécurité maritime et environnementale

Dans un contexte d'intensification du trafic maritime mondial, le CIMer 2021 a acté des mesures visant à renforcer la sécurité maritime et environnementale. Un protocole de synergie entre les sémaphores du ministère des armées et les CROSS a notamment été mis en place via la création d'un module dédié à la surveillance de la navigation maritime et l'organisation de « journées d'immersion » en CROSS dans le cursus de formation des guetteurs sémaphoriques.

De plus, l'expérimentation à l'été 2021 de la contribution des sémaphores au dispositif de surveillance de l'environnement marin sur la façade Manche-mer du Nord s'étant révélée concluante, le CIMer 2022 a acté l'extension de ce dispositif aux façades Atlantique et Méditerranée.

Enfin, l'intégration d'initiatives innovantes ainsi que des apports de l'intelligence artificielle aux outils de surveillance maritime ont été en partie soutenus par le plan de relance numérique. 400 000 € ont ainsi été alloués à la plateforme ANAÏS utilisée par la marine nationale, ce qui a permis de renforcer significativement les capacités de maintenance du système tout en conservant son agilité de développement.

\*

\*\*

## Mesures recherche

### Positionner la France dans les instances de la Décennie des Nations Unies pour les sciences océaniques

Les CIMer 2018 et 2019 avaient décidé de soutenir la Décennie des sciences océaniques et la feuille de route pour la recherche pour les océans, soutien conforté lors du CIMer 2021. L'engagement de la France s'est entre autres traduit par la mise à disposition par le ministère de la recherche d'un scientifique au sein de l'unité de coordination de la Décennie des sciences océaniques et l'implication de chercheurs français au sein du comité exécutif. La France s'est également impliquée dans une vingtaine de projets, programmes labellisés «Décennie» portant sur la pollution des plastiques, les outils d'observation du climat ou encore sur l'élévation du niveau marin.

\*  
\*\*

### Mission Horizon Europe «Régénérer notre océan et nos eaux d'ici 2030 » (Mission « Océan »)

La « Mission Océan » poursuit trois objectifs :

- ▶ Protéger et restaurer les écosystèmes aquatiques et la biodiversité : avec au moins 30 % des zones maritimes de l'UE protégées, 10 % de la zone maritime de l'UE strictement protégée, 25 000 km de rivières à écoulement libre restaurées, et une restauration des écosystèmes marins et côtiers ;
- ▶ Prévenir et éliminer la pollution : avec au moins 50 % de déchets plastiques en moins en mer, 30 % en moins de micro-plastiques rejetés dans l'environnement, 50 % de pertes de nutriments en moins, et réduction de 50 % de l'utilisation et des risques liés aux pesticides chimiques ;
- ▶ Rendre l'économie bleue de l'UE neutre en carbone et circulaire : via un objectif de zéro émission maritime nette, une aquaculture à faible impact et sans émission de carbone et une utilisation polyvalente, circulaire et à faible émission de carbone de l'espace marin et aquatique.

Depuis le lancement de la Mission en septembre 2021 et suite au CIMer 2022, la France s'est attachée à accroître sa participation aux différentes initiatives et appels à projets de la Mission « Océan », mais également à promouvoir des actions visant à atteindre les objectifs de la Mission notamment en s'engageant avec la signature de la Charte de la Mission par différents services de l'État, comme le secrétariat général de la mer et des acteurs du monde maritime.

\*  
\*\*

## Financement de la Flotte océanographique française

---

Le financement de la flotte océanographique française (FOF) s'effectue avec la réalisation en cours des investissements prioritaires prévus dans le cadre du plan à moyen terme (PMT) de la FOF voté au Conseil d'Administration de l'IFREMER en octobre 2020 et soutenu lors du CIMer 2021. Il comprend la jouvence du navire océanographique « Pourquoi pas ? », le plus important de la FOF, et le renouvellement du navire de recherche pour la zone Atlantique.

Concernant le navire de recherche pour la zone Pacifique, le PMT prévoit le remplacement du navire « Alis » par l'« Antea » pour la période 2023-2026. Le navire « Antea » a ainsi rallié la zone Pacifique en décembre 2022. Son remplacement à compter de 2026 est à l'étude.

Enfin, afin d'assurer la prévision des campagnes océanographiques prévues, et pour compenser la hausse du coût des carburants, le ministère de la recherche a également apporté un budget complémentaire de 7 millions d'euros.

## Programme Prioritaire de Recherche Océan et Climat

---

Le Président de la République a demandé lors des Assises de l'économie de la mer en décembre 2019, d'élaborer un programme prioritaire de recherche (PPR) « Océan et climat », dont le pilotage scientifique est assuré conjointement par le CNRS et l'IFREMER. Validé lors du CIMer 2021 et lancé en juin de la même année, le PPR prévu pour une période de six ans structure les forces de recherche française pour mieux connaître l'écosystème océan et mieux le protéger autour de trois priorités et sept défis scientifiques traitant d'enjeux sociétaux majeurs avec un montant alloué de 40 M€.

Il se poursuit très favorablement avec les travaux en cours des six projets lauréats du premier appel à projets. Le 23 février 2023, un deuxième appel à projets a été lancé avec une incitation envers les défis moins choisis des chercheurs. En parallèle, des appels à thèses ont été lancés en 2022 contribuant à financer chaque année 8 thèses sur les thématiques des défis. Le processus sera réitéré en 2023 et en 2024.

\*

\*\*

# LES GRANDS ÉVÈNEMENTS MARITIMES DE 2022-2023

Au premier semestre 2022, **la France a assuré la Présidence au Conseil de l'Union européenne (PFUE)**. Dans ce cadre, elle a endossé une double responsabilité : d'abord institutionnelle en assurant le suivi de l'agenda législatif européen et organisé la tenue des groupes de travail, mais également politique en élaborant des compromis susceptibles de résoudre les problèmes politiques entre les gouvernements des 27 États membres. La PFUE a permis d'aboutir à un accord sur plusieurs dossiers maritimes stratégiques, comme un nouveau programme européen de la gouvernance internationale des océans, publié le 22 juin 2022, donnant les orientations majeures de l'UE et des États-membres sur les enjeux globaux.

L'année 2022 a aussi été riche d'évènements maritimes et sommets internationaux. Le **One Ocean Summit**, co-piloté par le Secrétariat général de la mer, et **organisé dans le cadre de la PFUE**, a réuni le **11 février 2022 à Brest** une quinzaine de chefs d'États et de gouvernements, ainsi que la présidente de la Commission européenne, les représentants de nombreuses organisations internationales, de grandes entreprises mondiales du transport maritime, des institutions financières et des représentants de grandes métropoles autour des grands enjeux de préservation des océans. À cette occasion, les participants ont fait part de leur détermination à préserver les océans en contribuant aux « Engagements de Brest pour l'Océan ».

**La 7<sup>e</sup> Conférence mondiale « Notre Océan »**, organisée les 13-14 avril aux Palaos, a été l'occasion d'annonces de 410 actions concrètes et significatives pour protéger l'océan de la part de représentants du monde entier, de la société civile et de l'industrie avec pour l'UE une présentation de 44 engagements pour la période 2020-2022 et représentant un montant de près d'1Md€.

**La Conférence des Nations Unies pour les océans (UNOC)** a eu lieu à Lisbonne du 27 juin au 1<sup>er</sup> juillet 2022 et visait à élaborer des solutions concrètes et collectives pour la mise en œuvre de l'objectif de développement durable 14. Elle a été l'occasion pour la France de confirmer son engagement en faveur de la protection des océans. Le président de la République a présenté **la candidature de la France pour l'organisation, conjointe avec le Costa Rica, de la prochaine et troisième conférence des Nations Unies pour les océans, qui aura lieu à Nice en juin 2025.**

D'autres conférences multilatérales ont permis d'organiser collectivement la réponse aux enjeux maritimes globaux. D'abord, la **35<sup>e</sup> session du Comité des Pêches de la FAO**, qui s'est tenue du 5 au 9 septembre 2022 à Rome, a formulé plusieurs recommandations au sujet de la coopération entre les États du pavillon, les États du port, les États côtiers, les États du marché et les États fournisseurs d'emploi, relatives à la **pêche INN**, la sûreté et la sécurité maritimes, le travail décent dans le secteur halieutique, la protection de l'environnement marin, et le renforcement des capacités.

La **27<sup>e</sup> Conférence des parties sur le changement climatique (COP27)**, qui s'est tenue du 7 au 18 novembre 2022 à Charm-el-Cheikh, visait à trouver des solutions pour faire face à l'urgence climatique (de la réduction urgente des émissions de GES au renforcement de la résilience et à

l'adaptation aux conséquences inévitables du changement climatique). Cette conférence des Parties a également été l'occasion, pour le président de la République, de **confirmer la position de la France sur l'interdiction de toute exploitation des grands fonds marins**, position qu'elle entend porter dans les enceintes internationales.

Enfin, la **15<sup>e</sup> conférence des Parties (COP15)** à la Convention sur la diversité biologique, qui s'est tenue à Montréal du 7 au 19 décembre 2022, a abouti à l'adoption du Cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal. **Ce cadre prévoit entre autres cibles à l'horizon 2030 la protection d'au moins 30 % des zones côtières et marines à l'échelle mondiale.**

Cette mobilisation en faveur des océans se confirme en 2023, avec la tenue de plusieurs rendez-vous maritimes au niveau international qui ont permis d'augmenter l'ambition collective de protection de l'environnement marin. Ainsi, **l'accord des Nations unies concernant le traité sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale**, c'est-à-dire en haute mer (processus dit « **BBNJ** ») s'est conclu le 4 mars lors de la 5<sup>e</sup> session de la Conférence intergouvernementale puis officiellement adopté le 19 juin. Ce traité représente une étape clé pour protéger l'océan et sa biodiversité et permettre un juste partage de ses ressources, en ouvrant la voie à la création d'aires marines protégées en haute mer, ainsi qu'à des obligations pour les États d'évaluer l'impact environnemental des nouvelles activités qu'ils projettent en haute mer.

La **8<sup>e</sup> Conférence Our Ocean**, qui s'est tenue au Panama les 2 et 3 mars 2023, a réuni chefs d'États et acteurs de la société civile pour donner un cadre à l'économie bleue qui soit compatible avec une exploitation durable des ressources marines et la protection des océans, et leur donner l'opportunité d'annoncer leurs engagements en vue de cet objectif. Dans ce cadre, la France a annoncé avoir officiellement rejoint le Corridor Marin de Conservation du Pacifique tropical Est (CMAR) en faveur de l'île de Clipperton et en vue de renforcer les coopérations dans la région autour de la gestion des aires marines protégées et des écosystèmes marins.

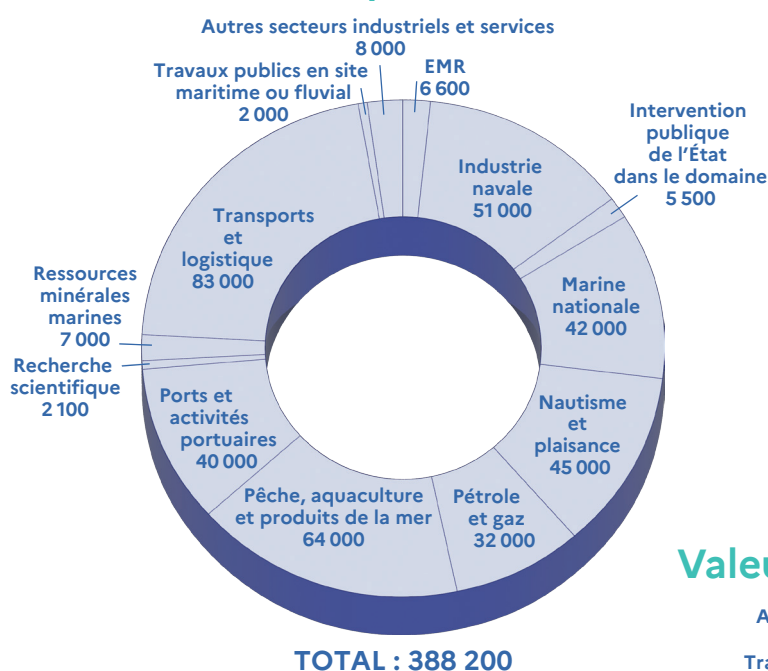
Les **Journées européennes de la mer** se sont tenues pour la première fois dans la ville de Brest, les 24 et 25 mai 2023. Ces journées ont été l'occasion pour divers acteurs et parties prenantes d'échanger, à travers divers ateliers et conférences, sur les enjeux maritimes et leurs perspectives à l'échelle de l'Union européenne.

Enfin, les **Assises de l'économie de la mer** se sont tenues les 28 et 29 novembre 2023 à Nantes en présence du président de la République.

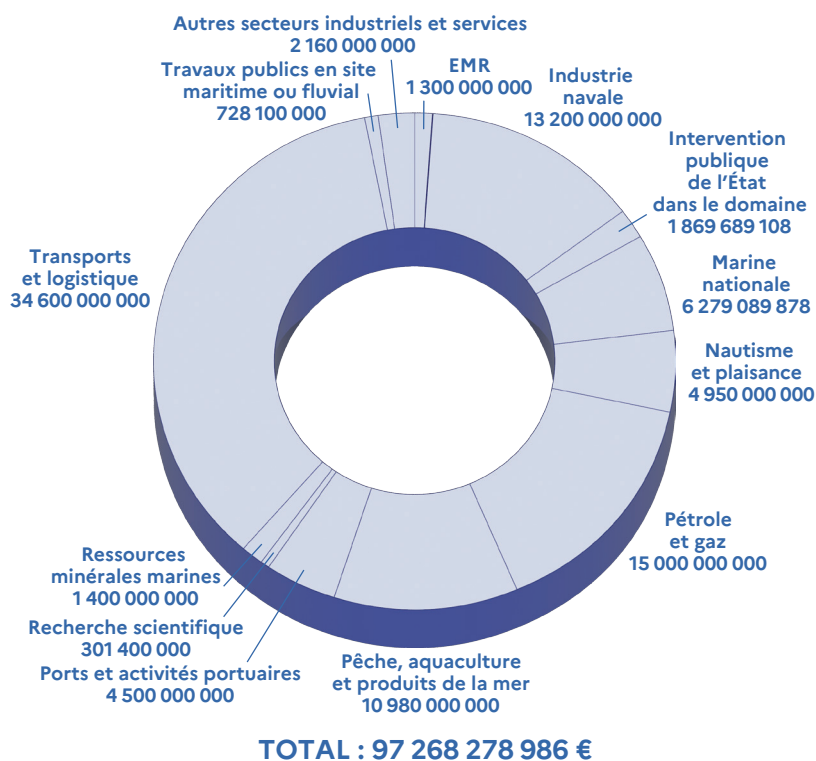
# LES CHIFFRES-CLÉS DU MONDE MARITIME

## Chiffres 2022 du Cluster Maritime Français

### Emplois directs



### Valeur de production (en euros)



# GLOSSAIRE

|                          |   |
|--------------------------|---|
| <b>AAP :</b>             | appel à projet  |
| <b>AMI :</b>             | appel à manifestation d'intérêt   |
| <b>BBNJ :</b>            | <i>biodiversity beyond national jurisdiction</i>  |
| <b>CIMer :</b>           | comité interministériel de la mer   |
| <b>CORIMER :</b>         | conseil d'Orientation pour la Recherche et l'Innovation des Industriels de la Mer   |
| <b>CROSS :</b>           | centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage  |
| <b>CSF :</b>             | comité stratégique de filière   |
| <b>GES :</b>             | gaz à effet de serre  |
| <b>GPM :</b>             | grand port maritime   |
| <b>MARMOR (projet) :</b> | <i>Marine Advanced geophysical Research equipment and Mayotte multidisciplinary Observatory for research and Response</i> |
| <b>OMI :</b>             | organisation maritime internationale  |
| <b>P2A :</b>             | plan d'avenir de l'aquaculture  |
| <b>PFUE :</b>            | présidence française du Conseil de l'Union européenne   |
| <b>PPE :</b>             | programmation pluriannuelle de l'énergie  |
| <b>RUP :</b>             | région ultrapériphérique  |
| <b>SGMer :</b>           | Secrétariat général de la mer   |
| <b>SNAP :</b>            | stratégie nationale pour les aires marines protégées  |
| <b>SNML :</b>            | stratégie nationale pour la mer et le littoral  |
| <b>SNP :</b>             | stratégie nationale portuaire   |
| <b>UNOC :</b>            | conférence des Nations Unies pour les océans  |
| <b>ZEE :</b>             | zone économique exclusive   |
| <b>ZMPV :</b>            | zone maritime particulièrement vulnérable   |

Dossier de presse - Décembre 2023

COMITÉ  
INTERMINISTÉRIEL  
DE LA *mer*

Construire ensemble  
l'avenir maritime  
de la France

**Secrétariat général de la mer**

20, avenue de Ségur - 75007 Paris

✕ : @SGMer