



**PREMIER  
MINISTRE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DE LA *mer*



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

*Dossier de presse  
Mars 2022*

**Secrétariat général  
de la mer**

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



# SOMMAIRE

Éditorial du Premier ministre .....5

Le CIMer.....6

Le CIMer 2022 en 4 mesures phares.....7

Focus sur des points d’actualité.....13

Les décisions du CIMer de 2022.....17

2022, une année intensément maritime.....32

Les chiffres-clés du monde maritime.....34

Les chiffres-clés de la politique maritime.....35

Glossaire.....36



# ÉDITORIAL DU PREMIER MINISTRE



Le Président de la République a rappelé le 19 janvier 2022 devant le Parlement européen que l'Union européenne constitue une grande puissance maritime, soulignant ainsi sa place de premier domaine maritime mondial.

Cette reconnaissance nous oblige.

Assurant la présidence de l'Union européenne pour le premier semestre 2022, la France souhaite maintenir la mer au cœur des politiques européennes et des prochains rendez-vous internationaux. La tenue récente à Brest du One Ocean Summit, événement maritime international majeur porté par le Président, a posé

le premier jalon de cette feuille de route ambitieuse.

Ce rassemblement de chefs d'États et de Gouvernements, mobilisés par la même volonté de préserver nos étendues d'eau salée et leurs ressources, a permis de prendre des engagements forts en faveur de la décarbonation du transport maritime, du verdissement des ports de métropole et d'outre-mer, de la protection de la biodiversité, et de la lutte contre le changement climatique. Cela a été rendu possible par l'implication sans précédent des acteurs économiques, de la société civile, des organisations non gouvernementales et de la communauté scientifique. Je tiens à saluer les annonces faites, qui témoignent de la prise en compte de l'urgence d'agir pour un océan aujourd'hui menacé. Parmi les engagements pris, l'annonce par le président de la Polynésie française de la création d'une aire marine protégée de 500 000km<sup>2</sup> dans l'archipel de Rahuï Nui, celle de l'extension de la réserve naturelle des TAAF par le président de la République, les déclarations en faveur d'un traité international contre les plastiques, l'engagement de l'UNESCO pour une cartographie des océans manifestent cette volonté de progresser pour ce bien commun qu'est l'océan.

Les engagements de Brest ont ainsi initié une dynamique qui doit être entretenue. La lutte contre la pêche INN, la gouvernance de la haute mer, l'exploration des fonds marins sont autant de sujets sur lesquels le Gouvernement reste plus que jamais mobilisé.

Enfin, la régularité de la tenue des comités interministériels de la mer (CIMer) au cours de ce quinquennat témoigne du grand attachement de cette mandature au monde maritime français et de sa volonté de faire de la politique maritime un exercice structurant.

L'ambition de ce CIMer est bien de consolider les avancées esquissées lors du Congrès mondial de l'UICN, des Assises de l'Economie de la Mer, et du One Ocean Summit. Dans cette optique, j'ai réuni les ministres pour ce deuxième CIMer que je préside. Je porterai une attention particulière à la mise en œuvre de chacune des mesures décidées aujourd'hui. Je sais pouvoir compter sur l'engagement collectif de l'ensemble des acteurs concernés.

Je tiens à rappeler que la France a une responsabilité entière sur ses espaces maritimes, qui sont au cœur du défi du changement climatique et font l'objet de convoitises.

Plus que jamais, le maritime doit rester au cœur de la politique française.

**Jean CASTEX**  
Premier ministre

# LE CIMer

Depuis 1978, le Comité interministériel de la mer (CIMer) est le lieu central de la coordination de la politique maritime de la France. Outil interministériel de décision, lieu de délibération sur la politique maritime du Gouvernement, il en fixe les orientations sur le long terme.

Ce CIMer est le cinquième organisé durant le quinquennat, au travers duquel le Gouvernement manifeste sa volonté d'élaborer une politique maritime ambitieuse pour la France.

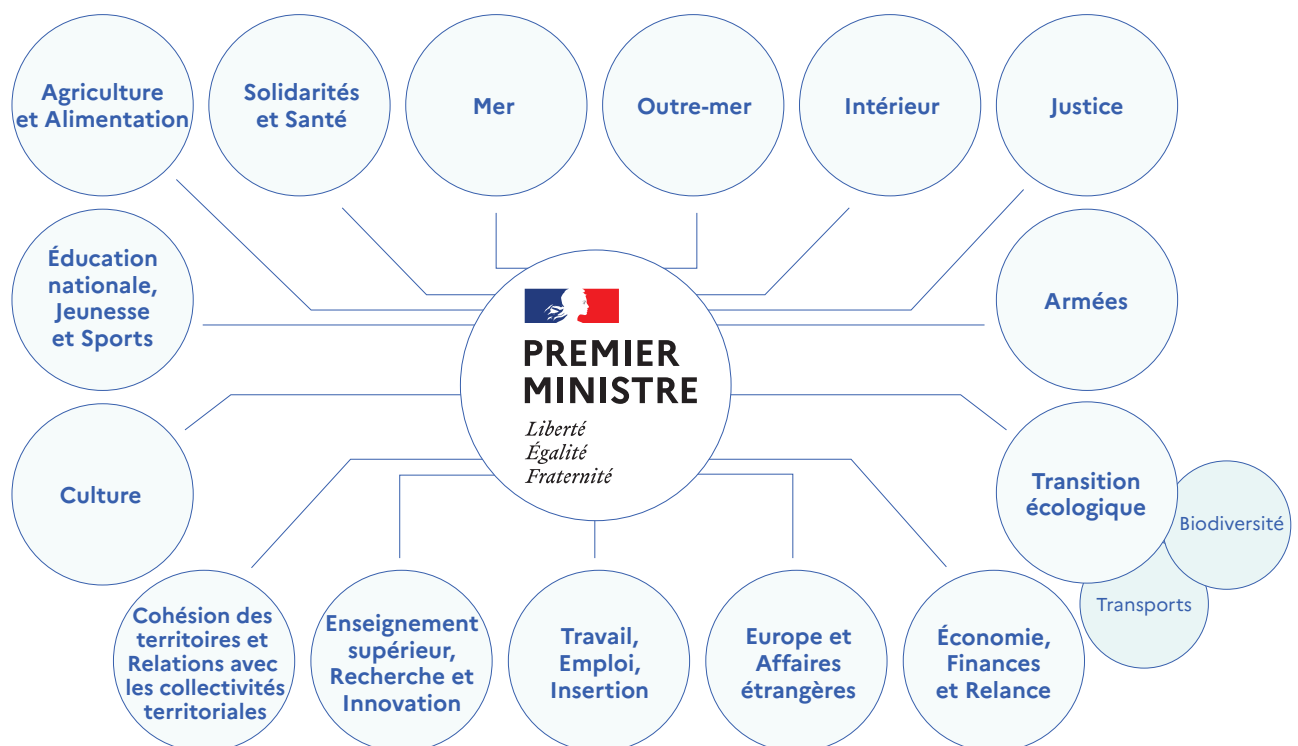
La force du CIMer réside dans l'implication de tous les acteurs du maritime lors de sa préparation : administrations, filières économiques de la mer au sein du Comité France Maritime, associations et organisations non gouvernementales engagées pour la protection de l'environnement marin réunies au sein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

## Les chiffres des mesures depuis 2017 (hors mesures 2022)

Depuis 2017, **141** mesures ont été arrêtées par le CIMer, **66** dédiées à l'économie maritime et portuaire, **44** à l'action de l'État en mer, **25** à l'environnement, et **6** à la recherche.

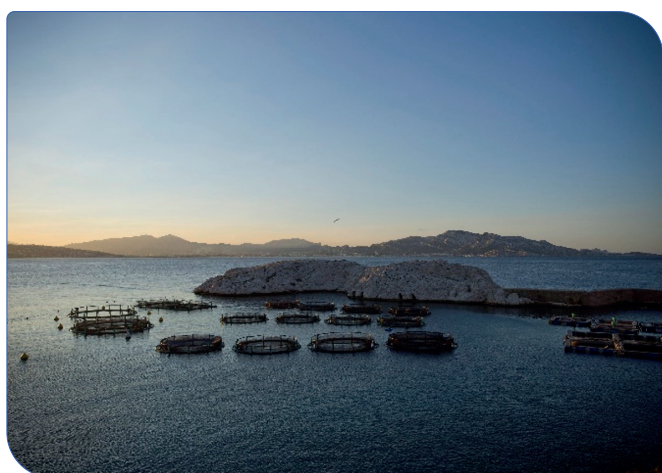
- ➔ **73%** des mesures déjà entièrement mises en œuvre ou conformes au calendrier de réalisation ;
- ➔ **24%** des mesures engagées mais qui seront réalisées dans un calendrier plus long ;
- ➔ **3%** des mesures traitées dans un autre cadre ou non engagées.

## Le Gouvernement et la mer



# LE CIMer 2022 EN 4 MESURES PHARES

## 1. Élaborer une nouvelle stratégie nationale pour la mer et le littoral en cohérence avec la feuille de route économie bleue de la Commission européenne



La France s'est dotée en 2017 d'une Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML). Cette stratégie constitue le document de référence pour la protection du milieu, la valorisation des ressources marines et la gestion intégrée et concertée des activités liées à la mer et au littoral. Elle donne un cadre pour les politiques publiques concernant la mer et le littoral et, plus généralement, pour tous les acteurs de l'économie maritime et des littoraux.

La Commission européenne a publié en mai 2021 une feuille de route qui acte le passage d'une croissance bleue à une économie bleue durable associant résiliences environnementale, sociale et économique sur

le long terme. Cette feuille de route économie bleue embrasse toutes les activités économiques liées aux mers et aux océans.

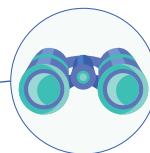
Le CIMer 2022 confirme le lancement des travaux d'élaboration de la nouvelle SNML 2023-2029 et crée un comité de pilotage « Stratégie nationale mer et littoral » animé par le ministère de la mer.

Un document de mise en cohérence de la future SNML avec le cadre stratégique européen en matière d'« économie bleue durable » sera produit au cours du premier semestre 2022 par le SGMer, qui animera des travaux interministériels pour développer un observatoire de l'économie bleue qui analysera les avancées en la matière.

Toutes les industries et secteurs  
reliés aux océans, mers et littoraux

4,5  
millions  
d'emplois

65  
milliards  
d'euros



Un **observatoire de l'économie bleue**  
sera mis en place.

Source : rapport 2020 Economie bleue de la Commission européenne.

## 2. Accélérer le développement des énergies marines renouvelables



Le développement de l'éolien flottant constituera une opportunité pour de nombreuses entreprises françaises de diversifier leurs activités et sera l'un des leviers majeurs permettant d'atteindre **l'objectif français de 40 GW de puissance éolienne installée en mer en 2050**, tel qu'annoncé par le Président de la République à la veille du *One Ocean Summit*.

Le 19 novembre 2020, la Commission européenne a rendu publique sa stratégie à long terme pour l'éolien en mer. Alors qu'il n'y a aujourd'hui que 12 GW de capacités installées sur les côtes des États membres européens (éolien posé dans la très grande majorité),

les objectifs mis en avant sont ambitieux : 60 GW d'éolien en mer doivent être installés d'ici 2030 et 300 GW d'ici 2050. Du fait de contraintes en termes de profondeur et de spatialisation, une partie importante de ces capacités à installer se fera avec des technologies flottantes.

L'éolien flottant est encore à un stade de développement pré-commercial mais plusieurs facteurs laissent présager un essor important sur la période 2020-2030 :

- une baisse des coûts de production qui devrait être plus rapide que celle qui a eu lieu pour l'éolien posé, notamment en raison d'une croissance rapide de la taille des turbines et d'une plus grande confiance des acteurs dans les technologies ;
- l'ouverture de zones étendues à l'exploitation de l'énergie éolienne en mer grâce à la suppression de l'obstacle de la profondeur des fonds.

### Quels sont les atouts de la France dans le déploiement de l'éolien flottant ?

Ce fort développement de l'éolien flottant entraînera une course à l'industrialisation donnant à de nombreuses entreprises françaises l'opportunité de diversifier leurs activités historiques (*oil&gas*, constructions maritimes, développeurs/énergéticiens...). Grâce aux quatre projets de fermes pilotes financés dans le cadre de France 2030 et à l'attribution des premiers parcs éoliens flottants commerciaux prévue en 2022 et 2023, la France fait désormais partie des pays les plus avancés dans le développement de l'éolien flottant commercial. Il reste cependant à tirer partie de ce positionnement avantageux pour faire émerger une industrie de l'éolien flottant à grande échelle sur notre territoire qui pourra s'appuyer sur la présence aujourd'hui en France de capacités d'ingénierie et de production significatives (460 entreprises positionnées sur l'ensemble de la chaîne de valeur) sur de nombreux segments à haute valeur ajoutée de l'éolien en mer : développement et études, nacelles et pales (la plus grande pale éolienne au monde a été construite en France), et ingénierie électrique (sous-stations et câbles). Au total, fin 2020, c'est près de 5 000 emplois qui étaient liés aux énergies marines renouvelables en France, principalement dans le domaine de l'éolien posé.

Dans le cadre de France 2030 et notamment de la stratégie d'accélération « Technologies avancées des systèmes énergétiques », près d'1 Md€ seront consacrés à l'émergence de solutions innovantes dans le domaine du photovoltaïque, de l'éolien flottant, des réseaux énergétiques et à l'accélération de l'industrialisation des énergies renouvelables. **Des appels à projets ont été lancés le 10 février 2022.**



## La stratégie d'accélération « Technologies avancées des systèmes énergétiques » permettra le financement de projets innovants et d'aménagement des ports français

### Financement par l'État à hauteur de 75 M€, issus en partie de France 2030, de deux démonstrateurs éoliens flottants

La stratégie a vocation à accompagner le développement de flotteurs nouvelle génération. Ces nouveaux concepts, intégrant un degré élevé de couplage hydro-aérodynamique entre l'éolienne et son support flottant, sont un levier pour réduire les coûts de l'éolien flottant et en faire une solution viable et compétitive à l'horizon 2030. Le développement d'un produit intégré turbine-flotteur adapté à une multitude de marchés, et non à un site en particulier, est un autre objectif critique. Les deux projets bénéficiaires présentent des innovations importantes, en rupture avec les concepts déjà testés en Europe au niveau de la structure de l'éolienne flottante et de ses systèmes d'ancrage. Ces projets pourraient faciliter l'industrialisation future des flotteurs.

### Soutien à la création d'une offre de construction industrielle de flotteurs et d'assemblage contribuant à la transition industrielle des ports

L'État s'engage à contribuer au développement d'une industrie française de l'éolien flottant en matière de construction ou d'assemblage de flotteurs et d'installation de turbines à quai. Ce développement doit permettre à certains ports, aujourd'hui dépendant des énergies fossiles, de se diversifier et de se tourner vers les énergies renouvelables. L'État financera, dans un premier temps, l'élaboration d'un état des lieux des ports et fonciers susceptibles d'accueillir des activités d'éolien flottant. Dans un second temps, l'État pourra aider au financement des projets de modification des infrastructures portuaires visant à l'accueil de capacités industrielles de production et d'assemblage de flotteurs, de capacités de mise à l'eau et de capacités d'installation de turbines à quai. Des projets de sites industriels d'assemblage de flotteurs et d'usines pour les sous-structures ou sous-composants de flotteurs seront aussi soutenus.

### Soutien au développement des briques technologiques innovantes

L'accompagnement des briques technologiques vise à accélérer la réduction des coûts. La stratégie pourra accompagner le développement de turbines plus puissantes et plus adaptées à l'éolien flottant, le développement de génératrices sans terres rares, de nacelles légères ou encore de pales recyclables. Elle pourra également soutenir le développement de solutions de raccordement en courant continu, de sous-stations flottantes et de câbles électriques dynamiques à haute tension. Des projets permettant d'améliorer l'acceptabilité des parcs éoliens en mer, en particulier flottants pourront être soutenus.

## Objectif 2030 : initier la création d'une offre industrielle de construction et d'assemblage d'éoliennes flottantes.

**2**

sites ou groupements  
de sites industriels  
de construction et  
d'assemblage de flotteurs  
créés en France

**2**

ports ou consortiums de  
ports français à l'échelle de  
façades maritimes en mesure  
d'accueillir les activités  
d'assemblage de flotteurs  
et d'intégration à quai  
d'éoliennes sur  
leurs flotteurs

### 3. Restaurer nos littoraux



Le littoral français, et notamment méditerranéen, voit ses écosystèmes soumis à une très forte pression d'activités liées au développement du tourisme et des loisirs nautiques au cours des trente dernières années. Certains habitats tels que les herbiers de posidonie, qui jouent un rôle essentiel pour la faune marine mais aussi pour la captation du carbone de l'atmosphère, ont ainsi subi une dégradation spectaculaire qu'il est devenu urgent de juguler.

Par ailleurs, le littoral a vu se multiplier depuis plusieurs années les abandons d'épaves de navires de plaisance, qui viennent polluer les rivages, notamment dans des espaces protégés.

En lien avec les grands engagements de la France, en particulier dans le cadre de son action pour une Méditerranée exemplaire et conformément au développement des zones de protection forte annoncé par le Président de la République au congrès de l'UICN en septembre 2021, une politique de réglementation des mouillages et d'équipement en mouillages écologiques se met en place. Un plan d'équipement prioritaire pour le *yachting* sera adopté pour la façade Méditerranée dès 2022.

En parallèle, une politique de dépollution des eaux et des rivages est lancée, avec un programme d'enlèvement des épaves décidé par le Gouvernement. Pour engager une dynamique décisive en faveur de la restauration des littoraux, ces actions seront accompagnées par un financement approprié de l'État, en appui à l'action des collectivités et des préfets maritimes.

---

#### DÉCISIONS CIMer

---

- ➔ Déploiement d'un plan national d'équipements de mouillage écologique alternatif 2022-2024 sur l'ensemble des façades maritimes de métropole et d'outre-mer doté de :
  - **16 M€** pour la petite plaisance
  - **4 M€** pour les yachts en Méditerranée
- ➔ Mise en œuvre d'un plan national visant à l'enlèvement des épaves et navires abandonnés.

## 4. Investir dans le champ des fonds marins

« Qui peut accepter que nous laissons dans l'inconnue la plus complète, une part si importante du globe ? C'est un levier extraordinaire de compréhension du vivant. »

Emmanuel Macron le 12 octobre 2021



France 2030 est doté de 34 Md€ de crédits nouveaux votés par le Parlement fin 2021 qui viennent s'ajouter aux 20 Md€ du 4<sup>e</sup> programme d'investissement d'avenir, soit un effort de 54 Md€. France 2030 vise à développer la compétitivité industrielle et les technologies d'avenir.

### Objectif

10

**Investir dans le champ des fonds marins**  
pour une meilleure compréhension du vivant



La décision de consacrer une partie des fonds alloués dans le cadre de France 2030, à travers l'objectif n° 10, aux grands fonds marins, entre en synergie avec la stratégie validée durant le CIMer 2021 et celle récemment adoptée par le ministère des armées.

Ainsi, un budget de l'ordre de 300 M€ est destiné à l'investissement dans le champ des grands fonds marins. L'objectif est double. Tout d'abord, faire émerger ou consolider une base industrielle française capable d'agir dans ce champ, par la fourniture d'équipements, de systèmes ou de prestations d'expertise ou d'exploration. Ensuite, permettre d'acquérir une masse importante de connaissances pour comprendre ce milieu très largement méconnu à l'heure actuelle : réaliser une cartographie précise, faire l'inventaire de ce qu'on y trouve (espèces vivantes, ressources minérales...), comprendre le fonctionnement de ces écosystèmes très particuliers et leur sensibilité à l'action humaine (que cette dernière soit générale ou localisée)... Il s'agit ainsi de démultiplier notre capacité d'exploration, notamment grâce à l'utilisation de systèmes innovants à forte autonomie. Cette ambition de France 2030 est gouvernée par un Comité Ministériel de Pilotage (CMP), coprésidé par la ministre de la mer, la ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation et la ministre déléguée à l'industrie.

Le CIMer décline la volonté exprimée par le Président de la République de renforcer l'exploration scientifique des grands fonds marins, et approuve le CMP de lancer 4 missions d'exploration de ces grands fonds :

### 1. Mission n°1 : cartographie précise multi-paramètre des zones de contrat AIFM français

En cartographiant successivement les deux zones (dorsale médio-atlantique puis Clarion-Clipperton), cette mission va permettre de remplir les engagements français auprès de l'AIFM. Elle sera l'occasion de terminer la mise au point et de démontrer les capacités d'un drone sous-marin (AUV) français à 4000 m (dorsale) puis 6000 m (Clarion).

### 2. Mission n°2 : planeur sous-marin profond (3 500 m) pour surveillance et étude du volcan de Mayotte

Cette mission sera dédiée à l'étude du phénomène exceptionnel que constitue le volcan sous-marin apparu au large de Mayotte. Sa compréhension est essentielle pour caractériser et prévenir les éventuels risques qu'il pourrait représenter pour les populations riveraines. Cette mission nécessitera de mettre au point un planeur sous-marin capable d'atteindre la profondeur du volcan (3 500 m).

### 3. Mission n°3 : drone sous-marin (AUV) profond « sonde intraocéanique »

Cette mission est destinée à l'exploration des grands fonds marins, sur des localisations qui seront choisies pour leur intérêt scientifique. Elle sera l'occasion de mettre au point un drone sous marin capable d'atteindre 6000 m pour accéder à la majorité des fonds, aux capacités augmentées. À l'instar des sondes spatiales, ce drone emportera des charges utiles (capteurs instruments de mesure...) qui seront les lauréates d'un concours scientifique lancé en cohérence avec le développement du drone.

### 4. Mission n°4 : Robot de profondeur (ROV) pour l'observation précise de zones d'intérêt

L'objectif est de lancer le développement d'un robot français profond (6000 m pour couvrir la majorité des fonds) disposant de capacités nouvelles, notamment permettant d'agir sur les fonds (par exemple microforeuse pour prélever des échantillons), ou de fonctionnalités innovantes, par exemple de drones « satellites », qui permettraient un éclairage déporté, ou pourraient jouer le rôle « d'ascenseur piloté » pour remonter des échantillons à la surface tout en laissant le robot travailler au fond. La zone explorée sera à déterminer en fonction de l'intérêt scientifique, mais pourrait être la dorsale médio-atlantique.

En parallèle de ces missions, il est également décidé de lancer un programme d'équipement prioritaire de recherche sur les grands fonds marins.

Un appel à manifestation d'intérêt (AMI) sera également lancé, afin de soutenir l'émergence ou le développement de technologies innovantes ou de rupture. En cas de succès, ces technologies pourront être utilisées sur de futures missions d'exploration qui seront initiées ultérieurement.

**L'exploitation des ressources des grands fonds marins n'est pas prévue dans les actions de France 2030. Même si cette exploitation n'est pas exclue a priori à terme, la connaissance scientifique de ce milieu très particulier est encore trop parcellaire pour pouvoir définir les conditions d'une exploitation responsable et respectueuse de la biodiversité.**

# FOCUS SUR DES POINTS D'ACTUALITÉ

Sous réserve des sujets qui seront choisis par le cabinet du Premier Ministre

## 1. Retour sur le One Ocean Summit

Lors du congrès mondial de la Nature à Marseille au mois de septembre 2021, le Président de la République a décidé la tenue en France d'un One Ocean Summit (OOS).

### THE ONE PLANET SUMMIT FOR THE OCEAN

9, 10, 11 FEBRUARY 2022  
BREST, BRITTANY - FRANCE

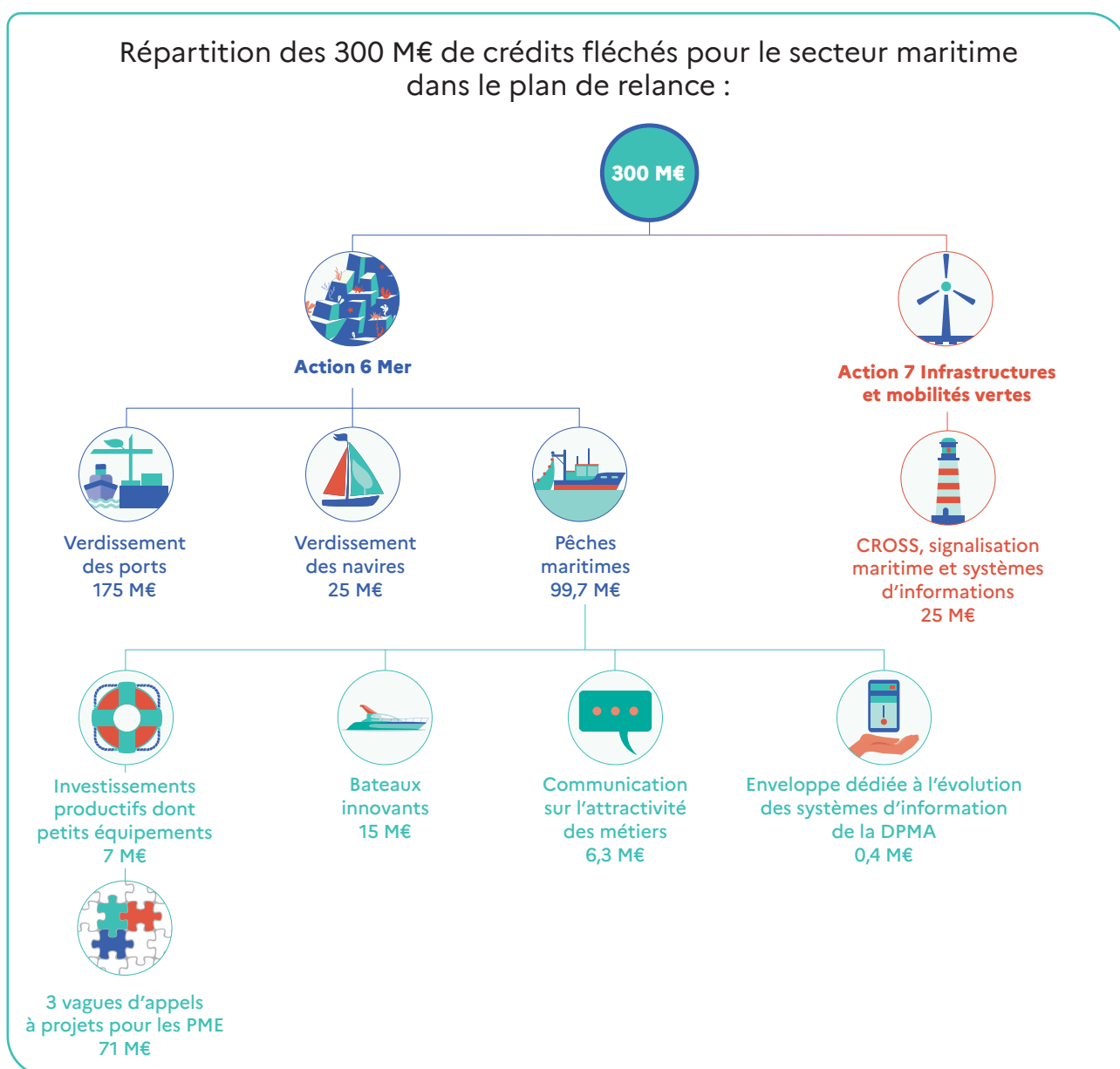
Ce sommet organisé dans le cadre de la présidence française de l'Union européenne a réuni le 11 février à Brest 41 États, ainsi que la présidente de la Commission européenne, les représentants de nombreuses organisations internationales, de grandes entreprises mondiales du transport maritime, des institutions financières, des ONG et des représentants de grandes métropoles autour des grands enjeux de préservation des océans. Les enjeux de lutte contre les plastiques en mer, de lutte contre la pêche illégale, de décarbonation du transport maritime, d'adaptation des littoraux au changement climatique, de renforcement de la gouvernance internationale des océans ont notamment été débattus et ont fait l'objet d'engagements forts de la part des États et des acteurs<sup>1</sup>

L'OOS constitue une étape importante en vue de plusieurs autres grands rendez-vous internationaux : la quatrième conférence intergouvernementale BBNJ en mars 2022 à New York, la conférence « Our Ocean » à Palau en avril 2022 et la deuxième conférence des Nations Unies sur les océans en juin 2022 à Lisbonne.

1 - <https://oneoceansummit.fr/docs/LES-ENGAGEMENTS-DE-BREST-POUR-LOCEAN.pdf>.

## 2. Plan de relance maritime

Dans le cadre du plan de relance, 650 M€ de crédits ont été annoncés lors du précédent CIMer, que le Président de la République a décidé de porter à 700 M€ lors des Assises de l'Economie Maritime qui se sont tenues à Nice en septembre 2021. Le volet maritime du plan de relance a permis, à hauteur de 300 M€, de soutenir des actions en faveur du verdissement des ports et de la flotte de balisage ainsi que plusieurs dispositifs en faveur de la filière pêche et aquaculture. Le plan de relance a également permis de financer des mesures en faveur de la protection de l'environnement et de la biodiversité, des secteurs du tourisme, de l'industrie et des métiers de la mer (à hauteur de 400 M€). Enfin, la territorialisation du plan de relance, y compris dans les territoires ultra-marins, est apparue comme un gage d'efficacité, d'adaptabilité, d'équité et de cohésion. Elle a été l'un des facteurs de sa réussite et a permis d'accompagner les dynamiques territoriales et de rendre possible une consommation rapide des crédits.



### 3. Suites du Fontenoy du maritime

Lancé et mené tout au long de l'année 2021 par la ministre de la mer et porté conjointement avec les acteurs économiques du *shipping* français, le Fontenoy du maritime a mis les projecteurs sur la place économique et industrielle maritime française, avec pour objectif d'en faire une des toutes premières places du *shipping* européen. Fruit d'un intense travail de concertation et de co-construction avec l'ensemble de la place maritime (70 entretiens, consultation du public, trois groupes de travail présidés par des personnalités qualifiées), les principales mesures adoptées ont été annoncées par le Président de la République en septembre 2021.

Parmi elles, deux mesures phares : permettre l'accélération du verdissement de la flotte française (par l'amélioration du mécanisme de suramortissement vert) et soutenir le développement des emplois et des compétences dans le secteur maritime (par l'aide à l'emploi maritime). La formalisation d'engagements réciproques au sein de chartes vient témoigner de la solidarité entre les acteurs de la filière maritime.

#### Deux mesures phares du Fontenoy

Développement  
des emplois et des  
compétences dans le  
secteur maritime

Accélération du  
verdissement de la  
flotte française



## 4. Signature de l'avenant du contrat stratégie de la filière des industriels de la mer et lancement de l'Appel à Manifestation d'Intérêt 2022 du CORIMER



Utilisation responsable des océans et maîtrise des espaces maritimes, connectivité accrue tant pour les personnes que pour les marchandises, contribution à notre indépendance énergétique et à la décarbonation de notre économie avec le développement des énergies

marines renouvelables, détention de savoir-faire uniques : en France comme en Europe, les industriels de la mer sont pleinement engagés dans la transition écologique.

Reconnue d'importance majeure, cette filière a adopté son premier contrat stratégique de filière en 2018, lequel a été actualisé en décembre 2021. Sont réaffirmées les priorités de la filière et de l'État dans la R&D, l'emploi et les compétences, la numérisation et le développement international. De nouveaux engagements sont portés sur la décarbonation de l'industrie, sur le développement de l'hydrogène en lien avec les énergies marines renouvelables ainsi que sur le développement de la souveraineté, notamment sur le sujet des grands fonds marins.

Face au dynamisme technologique qui caractérise la filière des industriels de la mer, le Comité d'orientation de la recherche et de l'innovation des industriels de la mer (CORIMER) a pu lancer son troisième appel à manifestation d'intérêt (AMI), dont la clôture est le 29 mars 2022. L'annonce des lauréats devrait avoir lieu au troisième trimestre 2022. Reprenant les quatre feuilles de route technologiques de la filière, cet AMI a pour ambition de consolider l'avance technologique de la filière en matière de transition écologique et de lui permettre de développer une offre toujours plus performante et compétitive.

### Bilan des AMI CORIMER

- **2020** : 8 projets financés, **33 M€ d'aides**, 62 M€ d'investissement ;
- **2019** : (en cours de consolidation) : 9 projets financés, **15 M€ d'aides**, 103 M€ d'investissement

## 5. Adoption du programme opérationnel du FEAMPA

La France a notifié fin 2021 son programme national pour la mise en œuvre du Fonds Européen pour les Affaires Maritimes, la Pêche et l'Aquaculture sur la période 2021-2027. Ce dernier est en cours de validation par la Commission européenne. Ce programme, doté d'une enveloppe de 567 M€ allouée à la France, contribue à la réalisation des objectifs de la Politique Commune de la Pêche et de la Politique Maritime Intégrée. Il privilégie les projets soutenant la durabilité des activités de pêche, notamment de la petite pêche côtière, et aquacoles, l'économie bleue, la protection de la biodiversité et la promotion de la gouvernance internationale des océans incluant le domaine de l'action de l'État en mer.



# LES DÉCISIONS DU CIMer DE 2022

## Mesures économiques et portuaires

### 1. Mise en œuvre des actions prévues par la Stratégie nationale portuaire

La stratégie nationale portuaire (SNP), adoptée par le CIMer 2021, poursuit un objectif clair de reconquête des parts de marché sur les ports concurrents européens. Elle souhaite distinguer les ports français en développant une approche fondée sur des développements industriel et logistique durables. En 2021, HAROPA PORT affiche une croissance du trafic maritime de 12 % et dépasse pour la première fois le cap des 3 millions d'EVP. Le Grand Port Maritime de Marseille-Fos affiche quant à lui une croissance de 9% de ses trafics par rapport à l'année précédente et le trafic conteneur du Grand Port Maritime de Dunkerque affiche une progression de 41% en 2021 (+8% pour l'ensemble des trafics).

De nombreuses actions ont déjà été engagées ou ont abouti en 2021 afin de remplir les objectifs fixés lors du précédent CIMer. Peuvent être évoquées, entre autres, les actions suivantes :

- l'installation de l'observatoire national de la performance portuaire et des chaînes logistiques en octobre 2021 et la présentation des premiers résultats ;
- la mise en service de « France Sesame », plateforme numérique permettant des échanges simplifiés pour les procédures de contrôles sanitaires et phytosanitaires. Cette plateforme répond à l'objectif d'accélération de la fluidification du passage portuaire, présent dans la SNP ;
- la signature d'un partenariat et d'une feuille de route avec Business France pour promouvoir à l'international l'offre portuaire française ;

- la poursuite de la structuration des axes portuaires (création de HAROPA, lancement d'une mission sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône...) ;
- le financement de projets de verdissement des ports dans le cadre du plan de relance (électricité à quai, dessertes ferroviaires et fluviales, amélioration de la performance énergétique des ports et projets en faveur de la protection de l'environnement et de la biodiversité), la conduite d'une expérimentation sur la création d'un éco-label de flux logistiques sur l'axe Seine en lien avec le grand port fluvio-maritime HAROPA.

Le *One Ocean Summit* a été l'occasion pour les ports français d'énoncer leurs engagements en matière de verdissement :

- **HAROPA** a fixé un objectif d'électrification à 100 % de ses quais porte-conteneurs et croisière d'ici 2028. Le port équipera l'ensemble des quais croisière à horizon 2023 et 2025 (un investissement de 20 M€ qui bénéficie d'un soutien de 11,1 M€ porté par le Plan de relance et une contribution de 0,9 M€ dans le cadre du Pacte territorial). Pour les conteneurs, l'électrification des quais de Port 2000 se déploiera à horizon 2028, suivant le protocole d'accord signé le 21 juin 2021 entre les cinq ports du Range Nord : Anvers, Hambourg, Rotterdam, Bremerhaven et HAROPA PORT. D'autres projets sont en cours de développement sur les terminaux de Rouen et Paris, en lien avec VNF (installation de 78 bornes fluviales d'approvisionnement en eau et électricité à destination des bateaux de fret et de croisière fluviale, dans la continuité des 14 bornes déjà installées depuis 2018). A Paris, une borne est en place sur les quais du port

de Grenelle pour les bateaux de passagers, six autres sont prévues d'ici 2023.

- ➔ la réduction des impacts « Climat, Air, Energie » figure parmi les axes prioritaires du projet stratégique du port de **Marseille-Fos**. Dans ce cadre, le GPMM a engagé depuis déjà plusieurs années le projet CENAQ (connexion électrique des navires à quai) dont le montant total s'élève à plus de 30 M€. Quatre postes à quai sont exploités depuis 2017 (sur les deux terminaux « fret » et « passagers »). Douze postes supplémentaires seront déployés d'ici 2025 (20 M€ d'investissements) pour équiper l'ensemble des quais « paquebots – ferries » en connexion électrique à quai.
- ➔ **Dunkerque** est le premier port français à avoir mis en service un branchement électrique à quai en 2019 pour les porte-conteneurs sur le « terminal des Flandres ». Deux branchements supplémentaires sont prévus pour ce terminal. Pour les autres terminaux (ferries transmanche et vraquiers), le branchement à quai est envisagé *via* des *shelters* (conteneurs modulables) déplacés en fonction des besoins. Cette décision est inscrite dans le projet stratégique « Dunkerque 2020-2024 ».

## DÉCISION CIMer

Le CIMER demande à ce que les ministères concernés poursuivent le déploiement de la SNP et en fassent le bilan au prochain Comité de pilotage qui sera réuni au second semestre 2022.

Un mandat sera adressé à chaque préfet de région concerné par les enjeux portuaires afin que les ambitions de la stratégie nationale portuaire soient déclinées au niveau des territoires.

Conformément aux conclusions du Comité de la logistique du 3 novembre 2021, les ministères concernés finaliseront, conjointement avec les acteurs privés concernés, la mise en place d'une *Task Force* publique-privée dont l'objectif sera de contribuer, sur un mode collaboratif, à l'élaboration et à la mise en œuvre de la stratégie numérique logistique et portuaire de l'État.

\*\*

## 2. Améliorer la cyber sécurité des Cargo Community Systems (CCS)

Signée en juillet 2021, la Stratégie de cybersécurité des secteurs maritime et portuaire constate l'exposition des ports à la menace cyber. Elle identifie comme action corrective la sécurisation des systèmes portuaire et de gestion de la marchandise.

En effet, l'activité portuaire nécessite l'utilisation de systèmes d'information dédiés au suivi des marchandises, les CCS. Les informations sensibles qui y sont intégrées peuvent susciter la convoitise, mettant à l'épreuve la cybersécurité de ces systèmes.

### DÉCISION CIMer

Le CIMer décide du lancement d'une étude sur les conséquences d'une attaque cyber sur les CCS. Elle sera menée par la DGITM sous l'axe portuaire et par l'ANSSI, sous l'axe des éditeurs de logiciels.

\*\*

## 3. Élaborer une nouvelle Stratégie nationale pour la mer et le littoral en cohérence avec la feuille de route économie bleue de la Commission européenne

- ➔ Cf. mesures phares p. 7

\*\*

## 4. Financer l'enlèvement des épaves et navires abandonnés

L'abandon de nombreux navires de plaisance et les épaves qui en résultent ont un impact environnemental important sur le milieu maritime et sur les activités qui y sont exercées. Cette situation contraint les services de l'État à diligenter des procédures administratives complexes pour identifier les propriétaires indécidés et leur faire supporter le coût d'opérations d'enlèvement qu'il aurait été plus économique pour tous d'anticiper.

## DÉCISION CIMer

Un plan national visant à l'enlèvement des épaves et navires abandonnés, sera mis en œuvre, et il s'accompagnera de financements spécifiques. De nombreuses autres actions seront également recherchées, notamment avec l'association pour la plaisance éco-responsable (APER), éco-organisme en charge de la déconstruction des bateaux de plaisance, permettant à terme de réduire significativement le nombre des épaves et de faciliter l'action des services de l'État comme celle des collectivités.

\*  
\*\*

## 5. Adapter la réglementation pour la réparation des navires transportant du gaz naturel liquéfié (GNL) et propulsés au GNL



Pour répondre aux nouvelles normes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants arrêtées à l'échelle européenne et mondiale, la flotte de navires transportant du GNL ou fonctionnant au GNL est en très forte croissance. Cet essor génère une activité de réparation navale sur laquelle les places portuaires françaises se positionnent fortement. Afin d'accroître l'attractivité des chantiers français tout en satisfaisant aux exigences de sécurité des travailleurs et de protection de l'environnement, le cadre réglementaire concernant ces navires doit être adapté.

## DÉCISION CIMer

En parallèle des travaux conduits par la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM), le ministère de la transition écologique et le ministère de la mer procèdent à la réévaluation du cadre réglementaire régissant les travaux sur les navires propulsés au GNL ou transportant ce produit, et aux adaptations nécessaires.

\*  
\*\*

## 6. Actualiser le dispositif des garanties d'usage dans les ports de plaisance



Outil financier mis à disposition des ports de plaisance par l'État, les garanties d'usage ont permis de financer de nombreux investissements portuaires. La garantie d'usage est un contrat par lequel le gestionnaire d'un port s'engage à assurer au bénéficiaire, moyennant le versement d'une somme, l'usage d'un poste d'amarrage ou de mouillage pour une longue durée.

Depuis sa mise en œuvre, ce dispositif a permis de nombreux investissements portuaires mais il est aujourd'hui fragilisé. Les difficultés sont de deux ordres :

- ➔ possibilité d'utilisation de ce dispositif par les ports décentralisés ;
- ➔ nature des travaux pouvant être financés.

## DÉCISION CIMer

Pour pérenniser ce levier de financement, le CIMer décide d'engager une consultation des administrations et des acteurs de la plaisance en vue de l'adoption d'un nouveau texte réglementaire.

\*  
\*\*

## 7. Orienter efficacement les projets d'innovation maritime



Dans le cadre du Conseil d'Orientation de la Recherche et de l'Innovation de la filière des industriels de la MER (CORIMER),

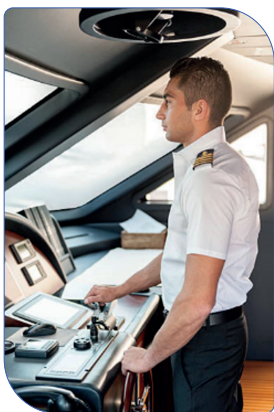
certaines projets situés en dessous des seuils d'éligibilité ne trouvent pas le dispositif d'accompagnement adapté à leurs ambitions. La filière et les pouvoirs publics, à travers le CIMer, proposent la création d'une cellule d'accompagnement de ces projets qui pourra identifier, valoriser et orienter ces projets d'innovation maritime.

## DÉCISION CIMer

Le CIMer valide le dispositif d'orientation des petits projets d'innovation maritime nommé « **Cellule d'orientation des projets innovants sous les seuils** » (COPI2S). Il sera mis en place pour une période expérimentale de 6 mois lors du lancement du prochain AMI du CORIMER.



## 8. Consolider l'offre de formations en enseignement supérieur court dans les lycées professionnels maritimes (LPM)



Le ministère de la mer souhaite que les BTS existants intègrent des prérogatives de navigants afin que les élèves puissent occuper des fonctions opérationnelles dès l'obtention de leur diplôme ou qu'ils puissent poursuivre leur cursus à l'ENSM afin de se diriger vers des fonctions de direction.

## DÉCISION CIMer

Le BTS Maintenance des systèmes électro-navals sera complété par la délivrance de l'ETO (maintenance des systèmes électriques et électroniques des navires) niveau officier. Le BTS Pêche et gestion de l'environnement marin sera complété par le brevet d'officier chef de quart passerelle (OCQP).

Par ailleurs, un nouveau BTS mécatronique navale est créé pour la rentrée scolaire 2022. Il délivrera aux étudiants des LPM de Paimpol et de Nantes le brevet OCQM.

La création d'un BTS Pêche et gestion de l'environnement marin au LPM de Bastia est actée pour une ouverture en septembre 2023.

Enfin, une mission de préfiguration portant sur la création d'une filière de formation professionnelle maritime en Guyane sera lancée. Celle-ci déterminera les modalités de formation et définira les besoins pédagogiques au sein du lycée agricole de Matiti à Macouria.



## 9. Prévenir et réduire l'accidentologie chez les marins

Bien que marqué par une sinistralité élevée, le secteur maritime enregistre des retards en terme de prévention des risques.

Quatre décisions sont prises par le CIMer afin de réduire les risques professionnels en matière maritime :

- augmenter dès 2023 le budget de l'ENIM dédié à la prévention des risques professionnels maritimes pour le porter à 3 M€ ;
- faire de l'institut maritime de prévention un acteur essentiel de cette politique ;
- acter le principe d'une réforme immédiate de la gouvernance de l'ENIM pour en faire le pilote de la politique de prévention des accidents du travail et maladies professionnelles et mieux associer les organisations professionnelles au conseil d'administration ;
- responsabiliser les entreprises du secteur en rendant obligatoire la mise en place de mesures de prévention au sein des entreprises les plus critiques.



## 10. Sécuriser l'affiliation sociale des marins employés sur les navires de croisière sous registre Wallis et Futuna

Le principe de l'affiliation au régime de sécurité sociale de l'ENIM de tous les personnels hôteliers marins résidant en France et embarqués sur des navires battant pavillon français au registre de Wallis et Futuna est acté sous réserve d'engagements des entreprises concernées. Une inégalité sociale trouve ici une solution, avec une démarche volontaire du

Gouvernement. La consolidation de l'emploi et le renforcement de la compétitivité de notre flotte sont ainsi acquis avec une mesure forte qui entraînera des créations d'emplois de marins français et l'amélioration des conditions de travail et de vie à bord des navires.

\*\*



## Mesures environnementales

### 1. Accélérer le développement des énergies renouvelables

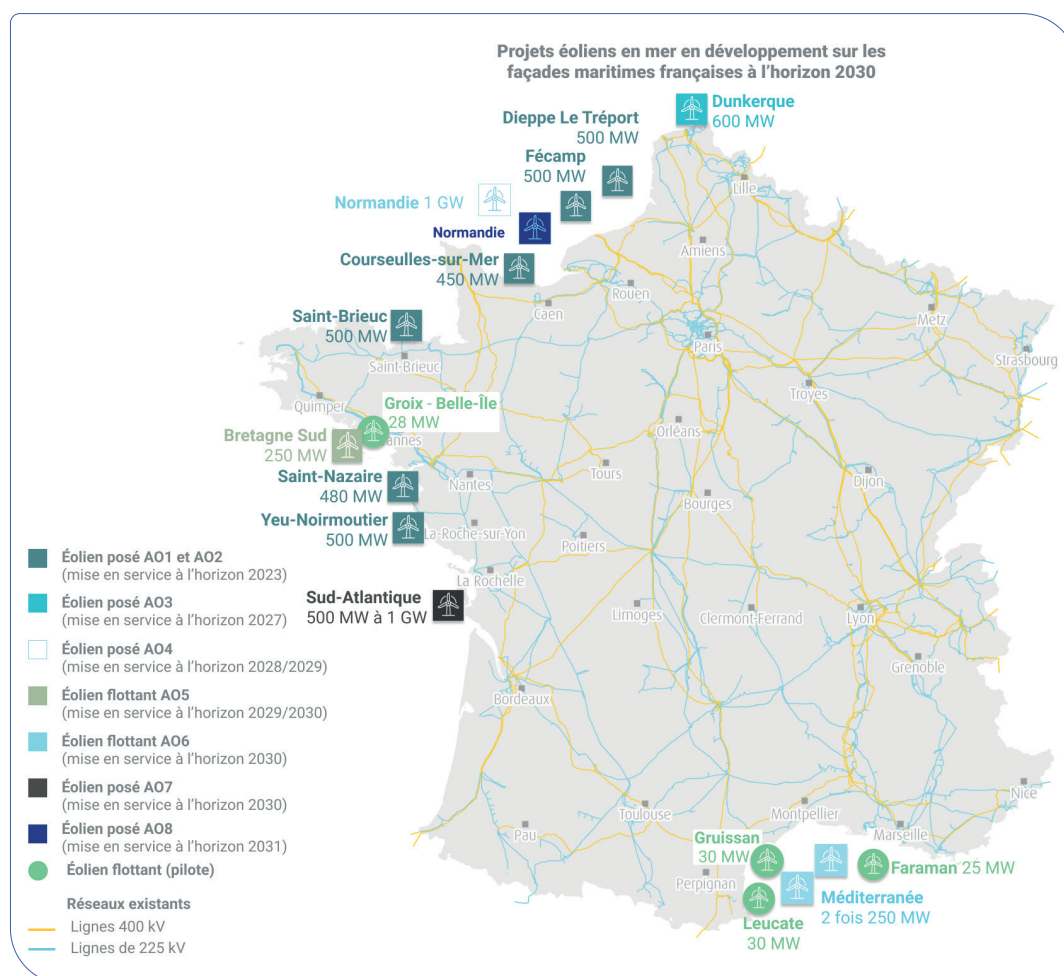
Avec un vent plus fort et plus régulier qu'à terre, des espaces en mer permettant d'installer un plus grand nombre d'éoliennes de plus grande taille, l'éolien en mer est une filière

compétitive, composante importante du futur mix énergétique contribuant à la lutte contre le réchauffement climatique.

La programmation pluriannuelle de l'énergie traduit l'ambition de la France de développer l'éolien en mer avec un objectif de capacité installée entre 5,2 et 6,2 GW en 2028, et un rythme soutenu d'attribution de projets.

#### a) Point d'avancement des projets de parcs éoliens en mer et adaptation du droit social en zone économique exclusive (ZEE)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Eolien flottant</b> 750 MW			250 MW Bretagne Sud 120 €/MWh	2 x 250 MW Méditerranée 110 €/MWh		1000 MW par an, posé et/ou flottant, selon les prix et le gisement, avec des tarifs cibles convergeant vers les prix de marché sur le posé
<b>Eolien posé</b> 2,5 à 3 GW	600 MW Dunkerque 45 €/MWh	1000 MW Manche Est Mer du Nord 60 €/MWh	500 - 1000 MW Sud-Atlantique 60 €/MWh		1000 MW 50 €/MWh	



## DÉCISION CIMer

Le CIMer décide :

- de poursuivre les projets éoliens en mer ayant fait l'objet d'un débat public en Méditerranée en 2021 (2 projets flottants de 250 MW chacun en Méditerranée et leurs éventuelles extensions de 500 MW chacune) ;
- en 2022, les décisions ministérielles relatives aux suites à donner aux autres projets éoliens en mer ayant fait l'objet d'un débat public ou d'une concertation préalable en 2021 et 2022 seront prises (un projet posé de 500 MW à 1 GW en Sud Atlantique et un projet posé pouvant aller jusqu'à 1,5 GW en centre Manche) ;
- d'harmoniser le droit social applicable aux salariés employés sur les navires afin notamment de permettre l'application de tout ou partie des conditions sociales françaises, dites conditions de l'État d'accueil ;
- d'adapter l'actuel régime législatif des éoliennes flottantes dans cette zone pour que ces dernières ne soient plus assimilées à des navires.

### b) Stratégie d'accélération de l'éolien flottant

- Cf. mesures phares p. 8

### c) Mettre en place l'Observatoire environnemental de l'éolien en mer

Afin de nourrir les nouvelles démarches de planification de l'éolien en mer et renforcer la prise en compte des enjeux environnementaux, une gouvernance pérenne sur la connaissance et les impacts de l'éolien en mer sur la biodiversité doit être mise en place.

Annoncé par le Premier ministre à Saint-Nazaire le 30 août 2021, la création d'un observatoire environnemental de l'éolien en mer permettra de répondre à ces enjeux.

## DÉCISION CIMer

Le CIMer consacre l'installation de l'Observatoire environnemental de l'éolien en mer sous le pilotage des ministères de la

transition écologique et de la mer, en lien avec l'OFB, l'IFREMER et le CFO.

Les données collectées seront rendues publiques au titre du système d'information sur le milieu marin (SIMM) et sur le site internet [eoliennesenmer.fr](http://eoliennesenmer.fr).

Le premier rapport de l'Observatoire environnemental de l'éolien en mer sera rendu d'ici un an.

### d) Favoriser le déploiement des énergies marines renouvelables (EMR) en outre-mer

Le développement des EMR dans les territoires d'outre-mer permettrait non seulement de verdifier le mix énergétique de ces territoires, mais aussi de contribuer à la croissance économique locale.

## DÉCISION CIMer

Afin de favoriser le développement des EMR, le CIMer décide :

1. de mettre en place, dans chaque territoire d'outre-mer, à l'initiative du préfet, une cellule en charge du pilotage et de la concertation autour des projets d'énergies marines, associant l'ensemble des parties prenantes ;
2. de lancer, dans chaque territoire où l'éolien en mer présente *a priori* un intérêt, un appel à candidatures pour la réalisation d'études de gisements et d'études de potentiel pour les autres technologies ;
3. de faire émerger rapidement des projets avec des procédures et des soutiens adaptés à la diversité des technologies et des territoires.

\*\*

## 2. Mesures d'appui au volet marin de la Stratégie nationale de biodiversité (SNB)

L'évaluation des actions et des politiques mises en œuvre pour la protection et la restauration du milieu marin nécessite des outils présentant la synthèse des contributions des multiples acteurs concernés.

Ainsi, seront intégrées dans un tableau de suivi les politiques :

- de contrôle de l'environnement marin ;



- ➔ de protection des mers (AMP,ZPF) ;
- ➔ de réduction des atteintes aux écosystèmes coralliens et de mangroves ;
- ➔ de lutte contre l'artificialisation du littoral ;
- ➔ de préservation des espaces côtiers ;
- ➔ de restauration de la qualité écologique des eaux de surface littorales ;
- ➔ de réduction des captures accidentelles de cétacés.

\*  
\*\*

### 3. Améliorer la connaissance des enjeux environnementaux dans la planification marine

La mise en œuvre de la planification en mer et sur le littoral doit se fonder sur une bonne connaissance de l'état du milieu ainsi que des activités qui s'y déploient. Elle doit s'appuyer sur des outils efficaces et accessibles, à tous dans une logique de transparence et d'*open data*.

#### DÉCISION CIMer

La DGAMPA et la DEB réaliseront une cartographie globale de l'état du milieu marin et des activités qui s'y déploient.

\*  
\*\*

### 4. Renforcer la stratégie « Zéro plastique rejeté en mer d'ici 2025 »



**27 000 tonnes de plastique sont rejetés dans les eaux européennes chaque année.**

Dans le cadre du plan Biodiversité de 2018 et du CIMer de 2019, la France a adopté un objectif « Zéro plastique rejeté en mer d'ici 2025 ». Décliné dans un plan d'action national adopté en 2020, il vise à 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.

Lors de l'OOS, le Président de la République a annoncé l'engagement de la France à traiter sous 10 ans les décharges abandonnées sur les littoraux avec un premier financement de 30 M€. Trois d'entre elles seront traitées dès 2022 : celles de Dollemard (Seine-Maritime), de Fouras (Charente-Maritime), et de l'Anse Charpentier (Martinique).

#### DÉCISION CIMer

Afin de renforcer ce plan d'action, le CIMer 2022 décide :

- ➔ d'étendre la charte « Des plages sans déchet plastique » aux communes non-littorales dans les bassins versants afin de prévenir le déversement des déchets en mer ;
- ➔ d'adhérer à la *Global Ghost Gear Initiative* (GGGI) pour agir contre les filets de pêche « fantômes ».

\*  
\*\*



## 5. Promouvoir l'écoconception des infrastructures maritimes



Les aménagements en milieu marin ont un impact avéré sur la biodiversité marine.

En alliant technique, écologie et innovation, l'écoconception contribue à répondre à cette problématique.

En effet, l'écoconception s'intègre dans le cycle vertueux « Évaluer, Réduire, Compenser » (ERC) d'une activité économique durable et respectueuse de l'environnement.

### DÉCISION CIMer

Le CIMer décide de lancer la rédaction d'un guide de l'écoconception des infrastructures maritimes par le MTE avec l'appui du SGMer, et en concertation avec le CFO et le CFM.

Ce guide à disposition des services de l'État et des porteurs de projets sera disponible fin 2022.



## 6. Développer le réseau des aires éducatives en mer



Les aires marines éducatives (AME) sont des outils de sensibilisation et d'éducation aux enjeux de protection de la biodiversité.

Ces petites zones maritimes littorales gérées de manière participative par les élèves d'une école sont nées en 2012 en Polynésie française.

**173 AME créées en 2020-2021**

## DÉCISION CIMer

Le CIMer décide de soutenir le développement des AME pour passer de 600 à 1 000 aires terrestres et marines éducatives à l'horizon 2025. Les possibilités de financement offertes par le programme LIFE de la Commission européenne seront recherchées par l'OFB.



### Présentation générale du programme LIFE 2021-2027

Le programme LIFE est l'instrument financier de la Commission européenne de soutien aux projets dans les domaines de l'environnement et du climat. Il s'adresse à des porteurs de projets publics et privés et vise à promouvoir et à financer des projets innovants portant par exemple sur la conservation d'espèces et d'habitats, la protection des sols, l'amélioration de la qualité de l'air ou de l'eau, la gestion des déchets ou encore l'atténuation ou l'adaptation au changement climatique et la transition énergétique.

Pour la période 2021-2027 le programme LIFE est doté d'un budget de 5,4 Md€ à l'échelle européenne réparti en 4 sous-programmes :

- nature et biodiversité ;
- économie circulaire et qualité de vie ;
- atténuation du changement climatique et adaptation ;
- transition vers l'énergie propre.



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

La surveillance et le contrôle de l'environnement marin assurent la préservation des écosystèmes.

Depuis 2015, une expérimentation permet de mesurer la nécessité d'un CACEM. Ce centre permet d'appuyer, en temps réel, les unités de contrôle et de faciliter les relations avec l'ensemble des administrations. Il met en effet à disposition des unités de contrôle, des outils opérationnels. Il constitue ainsi le point national de référence pour la valorisation des données de contrôle. L'existence du CACEM a permis une augmentation continue des

missions rapportées par l'ensemble des unités de contrôle.

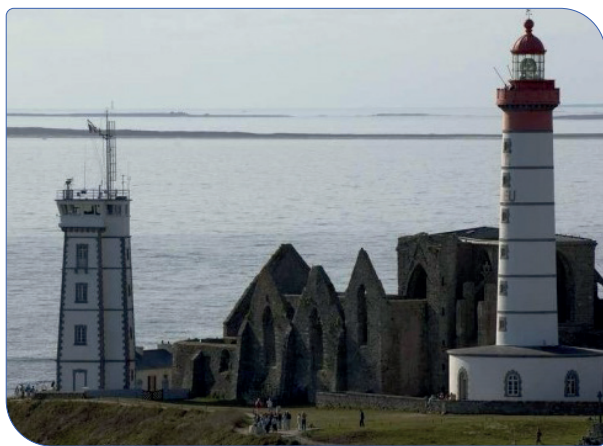
## DÉCISION CIMer

Le CIMer décide de pérenniser le CACEM par arrêté de la ministre de la transition écologique et de la ministre de la mer.

Les outils d'exploitation du CACEM seront également renforcés, notamment sous maîtrise d'ouvrage DGAMPA, avec le développement d'un outil opérationnel visant à permettre la concentration de l'effort de contrôle sur les activités les plus à risque pour les écosystèmes et la biodiversité marine.

\*  
\*\*

## 8. Associer la chaîne sémaphorique au dispositif de surveillance de l'environnement marin sur l'ensemble des façades maritimes



De par sa répartition sur l'ensemble du littoral et ses capacités de surveillance, la chaîne sémaphorique de la Marine nationale est un maillon essentiel du dispositif de protection des approches maritimes.

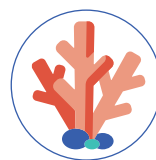
L'expérimentation, menée à partir de 2019, pour intégrer les sémaphores au dispositif de protection de l'environnement marin a démontré l'intérêt de cette mesure, les sémaphores disposant d'une connaissance locale et maritime qu'aucun autre acteur étatique ne détient.

## DÉCISION CIMer

Le CIMer décide de généraliser l'intégration des sémaphores dans le dispositif de surveillance et de contrôle de l'environnement marin en l'étendant aux façades de Méditerranée et de l'Atlantique d'ici la fin de l'année 2022.

\*  
\*\*

## 9. Appuyer la politique de protection des écosystèmes marins par l'installation de solutions de mouillage alternatives au mouillage forain



Le renforcement de l'offre de mouillage pour la plaisance et le *yachting* est un enjeu majeur pour la vitalité touristique et économique des territoires littoraux, notamment en Méditerranée. Cependant il est impératif de rendre le développement de ces mouillages compatible avec la protection des écosystèmes marins, en particulier des herbiers de posidonie.

## DÉCISION CIMer

Le CIMer prend acte des mesures de protection des écosystèmes marins portées dans le cadre du plan « Destination France 2030 » par l'installation de solutions de mouillage alternatives sur l'ensemble des façades maritimes de métropole et d'outre-mer.

Un budget de 16 M€ sera mobilisé pour la mise en place de mouillages écologiques en faveur de la petite plaisance. En complément, 4 M€ seront consacrés à l'accompagnement de projets d'installation de mouillages pour la navigation des yachts sur la façade méditerranéenne.

\*  
\*\*

## 10. Consolider la méthode et la trajectoire permettant d'atteindre l'objectif de 5% des eaux de Méditerranée française en protection forte d'ici 2027

« À horizon 2027, nous porterons à 5% de protection forte notre Méditerranée, soit 25 fois plus qu'aujourd'hui. »

Emmanuel Macron

### DÉCISION CIMer

- ➔ mars 2022 : publication du décret sur les zones de protection forte ;
- ➔ mars 2022 : diffusion du cadrage pour la définition et la reconnaissance des zones de protection forte en mer ;
- ➔ premier semestre 2022 : identification exhaustive des zones de développement de la protection forte en Méditerranée ;
- ➔ novembre 2022 : adoption du plan d'action définissant les modalités d'atteinte de l'objectif de 5% de protection forte dans les eaux sous souveraineté ou juridiction française en Méditerranée à l'horizon 2027, à travers la planification assurée dans le cadre du document stratégique de façade.



## 11. Rénover la gouvernance de l'Initiative Française pour les Récifs CORalliens (IFRECOR)



L'IFRECOR, créée en 2000, met en réseau l'ensemble des territoires d'outre-mer ayant des récifs coralliens, des herbiers et des

mangroves. Son objectif est de promouvoir la protection et la gestion durables des récifs coralliens et de leurs écosystèmes associés dans les collectivités d'outre-mer. Pour cela, a été mis en œuvre un programme d'actions sur 5 ans. Il s'articule autour de plans d'actions locaux établis par chaque collectivité et d'actions transversales portant sur des thèmes intéressant les collectivités d'outre-mer. L'étude d'évaluation de l'IFRECOR a mis en avant toute la pertinence et la légitimité de cette initiative dont la gouvernance est à renforcer.

### DÉCISION CIMer

Le CIMer décide de renforcer la gouvernance de l'IFRECOR avec un comité de pilotage comprenant le ministère des outre-mer et le ministère de la transition écologique, élargi au ministère de la mer et complété par une association plus étroite de l'OFB qui assurera notamment un suivi du Plan d'action pour la protection des récifs coralliens.

Une convention cadre fixant les instances, le fonctionnement, les objectifs et les moyens de l'IFRECOR sera élaborée avant la fin de 2022 afin de la conforter dans son rôle d'appui à la politique de protection des récifs coralliens. Cela sera permis par le renforcement de l'articulation du Plan d'action pour la protection des récifs coralliens et du programme quinquennal de l'IFRECOR 2021-2025.



## 12. Plan Sargasses 2

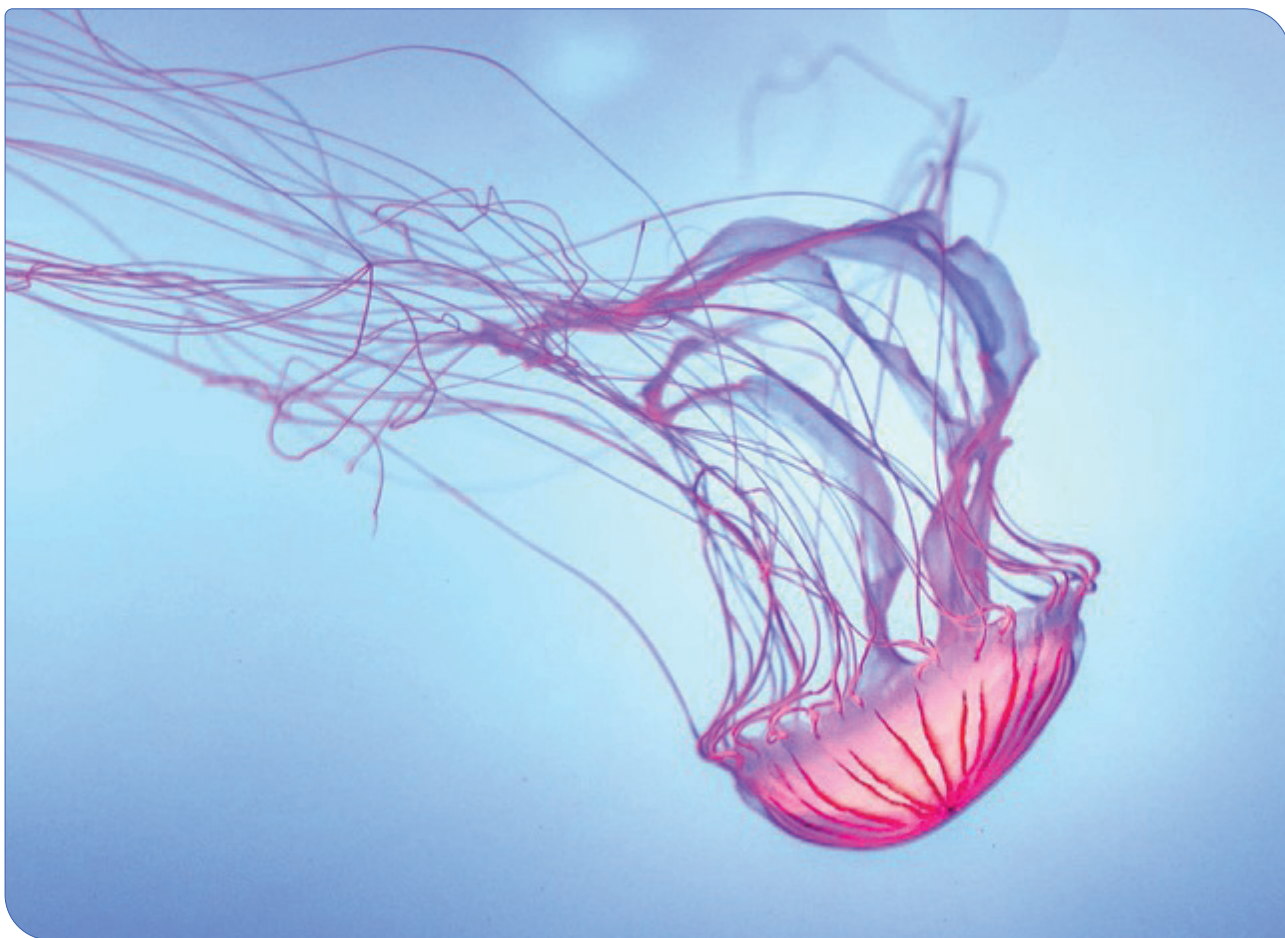
À l'issue d'un premier plan de lutte contre les échouements de sargasses, « Plan Sargasses 1 » (2018/2020), le constat d'un phénomène massif sur l'arc antillais, dans la durée, aux conséquences économiques, environnementales et sociétales fortes a conduit le Gouvernement à mettre en place le « Plan Sargasses 2 » (2022/2025).

Le « Plan Sargasses 1 » avait été conçu de manière à répondre à un phénomène ponctuel et dans une approche de type « gestion de crise ». Il a permis notamment de doter les territoires d'un réseau de capteurs permettant une mesure des concentrations de gaz dans l'air, provoquées par la décomposition de ces algues.

Le « Plan Sargasses 2 » a pour objectif de pouvoir traiter ces échouements selon un processus de type industriel, rapide, efficace et pérenne, en réservant le mode de gestion de crise aux cas de débordements extrêmes. Avec un budget de 39,5 M€ le « Plan Sargasses 2 » propose 26 mesures structurées autour de 8 axes :

- ➔ prévoir les échouements, anticiper à l'échelle du territoire ;
  - ➔ développer et pérenniser les outils de surveillance environnementale à visée sanitaire ;
  - ➔ planifier et organiser la réponse opérationnelle à l'échelon communal ;
- ➔ modéliser et adapter les sites de stockage aux enjeux environnementaux ;
  - ➔ instaurer une gouvernance territoriale partagée ;
  - ➔ instaurer une gouvernance nationale et un dialogue de gestion prospectif avec l'échelon territorial ;
  - ➔ développer le dialogue entre recherche et processus opérationnel ;
  - ➔ poursuivre les actions de coopération régionale.

\*\*



## Mesures régaliennes

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

Les ports de commerce accueillent des activités industrielles et logistiques qui présentent des enjeux importants en termes de sécurité, notamment celles liées au transport et au stockage des matières dangereuses. Les explosions destructrices survenues dans le port de Beyrouth en août 2020 témoignent douloureusement de l'importance de la prise en compte de ces enjeux.



**L'État a donc conduit une mission d'audit des installations portuaires accueillant des matières dangereuses :**

État des lieux :

- du transit et du stockage des matières dangereuses dans les ports ;
- de l'organisation de la réponse de sécurité civile en cas de sinistre.

**Principales conclusions du rapport :**

- un cadre réglementaire adapté ;
- un nombre de lieux de stockage restreint ;
- une durée de stockage limitée.

### DÉCISION CIMer

Dans la continuité de ce rapport, afin d'**organiser et de renforcer la réponse des services publics**, le CIMer décide la mise en place, par les préfets, de dispositions spécifiques ORSEC à l'échelle de l'enceinte portuaire.



Le dispositif ORSEC organise les secours à l'échelon départemental. Il permet une mise en œuvre rapide et efficace de tous les moyens nécessaires sous l'autorité du préfet.

\*\*

### 2. Lutter contre les comportements dangereux aux commandes d'un engin nautique de plaisance à moteur

La délinquance en mer dans le cadre des activités nautiques et de loisir connaît une forte progression depuis 2020. **Le dispositif répressif n'est pas à la hauteur des infractions constatées et ne dissuade pas les délinquants dans la durée.**

Il convient donc de permettre aux services répressifs d'être en mesure de mettre fin immédiatement aux actes dangereux commis sur le littoral, notamment par l'immobilisation des engins.

### DÉCISION CIMer

Le CIMer demande de prévoir une **modification du code des transports** et du décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 dans la LOPMI, afin de permettre de **mieux réprimer les comportements dangereux aux commandes d'un engin nautique de plaisance à moteur et de permettre leur immobilisation.**

Avant la saison estivale 2022, les unités des **forces de sécurité intérieure** devront disposer d'un accès direct aux fichiers d'immatriculation et des permis des navires.

\*\*

### 3. Proposer la vaccination aux marins de passage dans les ports français



Les marins français ont bénéficié d'un accès anticipé à la vaccination anti covid-19 à compter du 10 mai 2021. Les marins étrangers embarqués sur les navires sous pavillon français ont pu aussi se faire immuniser au cours d'escales dans un port français.

## DÉCISION CIMER

Le CIMer décide du déploiement d'un dispositif de vaccination des marins étrangers transitant sur le territoire dans le cadre des relèves d'équipage à bord de navires sous pavillon étranger lors de leurs escales dans les ports français.

\*  
\*\*

### 4. Suivi des actions en faveur de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM)



Avec 8500 bénévoles et une participation à 50 % des interventions de sauvetage dans la frange littorale chaque année, la SNSM est un acteur incontournable du sauvetage en mer.

Lors du CIMer 2019, l'État s'est engagé pour soutenir la SNSM avec :

- ➔ la signature d'une « **feuille de route partenariale** » entre le **ministère de la mer et la SNSM** pour accompagner la SNSM dans son processus de modernisation ;
- ➔ la **participation de l'État au budget de la SNSM** portée à 10,3 M€ (hors taxes affectées).

L'essentiel des dispositions prévues dans la feuille de route a été, depuis, mis en œuvre :

- ➔ le ministère de la mer a finalisé la définition d'un brevet professionnel dédié aux bénévoles ;
- ➔ un barème de facturation a été défini pour faciliter le recouvrement des créances liées aux transports sanitaires entre les îles littorales et le continent ;
- ➔ le statut de pupille de la République pour tous les enfants de sauveteurs péris en mer est inscrit dans la proposition de loi Matras.



©SNSM

## Mesures recherche

### 1. La stratégie nationale d'exploration des grands fonds marins dans l'objectif n°10 du plan d'investissement « France 2030 »

→ Cf. mesures phares p. 11

\*\*

### 2. Contribution nationale à la recherche océanique européenne et internationale

#### a) Positionner la France dans les instances de gouvernance de la Décennie des Nations Unies pour les sciences océaniques au service du développement durable

Le lancement par les Nations Unies de la Décennie des sciences océaniques au service du développement durable en 2021 confirme que les océans sont aujourd'hui au cœur des préoccupations politiques et scientifiques.

Le soutien à la recherche océanique passe tout d'abord par le positionnement de la France dans les instances de gouvernance de la Décennie. Olivier Dufourneau représentera la France dans l'unité de coordination de la Décennie. D'autre part, Marie-Alexandrine Sicre a été élue vice-présidente de la Commission Océanographique Intergouvernementale (COI) pour deux ans.

Le CIMer prend acte des actions mises en place par la France pour se positionner dans les différentes instances de gouvernance de la Décennie

#### b) Mission « Régénérer notre océan et nos eaux » : Présentation d'un schéma d'organisation pour répondre aux appels d'offres

Tous les acteurs de la recherche océanographique nationale sont appelés à se mobiliser dans le cadre de la mission « Régénérer notre océan et nos eaux » dont le plan de mise en œuvre a été soumis à la Commission européenne par un groupe d'experts piloté par Pascal Lamy.

Pour favoriser la participation des acteurs français aux appels à projets qui en découlent, le MESRI a mis en place un dispositif national

d'accompagnement via des points de contacts nationaux (PCN). Ces PCN diffusent l'information et sensibilisent la communauté de la recherche et de l'innovation aux programmes européens.

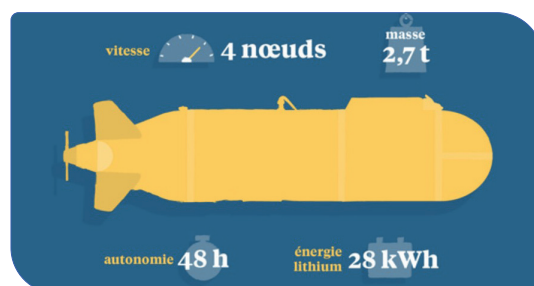
Le MESRI s'engage par ailleurs à bâtir une feuille de route pour la promotion des prochains appels d'offre (organisations de webinaires de présentation des opportunités, actions en synergie avec d'autres missions...).

Le CIMer prend acte du schéma d'organisation proposé pour répondre aux appels d'offre dans le cadre de la Mission « Régénérer notre océan et nos eaux ».

#### c) Financement de la Flotte océanographique

La flotte océanographique française est un exemple de l'ambition affichée de l'État dans la recherche sur les mers et les océans. Le renouvellement et la modernisation de cette flotte se poursuit à travers :

→ l'acquisition d'un nouveau véhicule sous-marin autonome (AUV) *Ulyx* capable de descendre à 6 000m de profondeur ;



©IFREMER

→ la modernisation du *Pourquoi pas ?* prévue en 2024-2025 ;



© IFREMER

→ la construction d'un nouveau navire en remplacement du *Thalia* prévue en 2022.

Le CIMer prend acte de l'avancée du renouvellement de la flotte océanographique.

# 2022, UNE ANNÉE INTENSÉMENT MARITIME

## 12 janvier – Brest – Forum sur la sûreté maritime (événement labellisé PFUE)

Ce forum suivi dans 29 pays était consacré aux actions de l'Union européenne dans le domaine de la sûreté maritime. Les échanges ont porté sur les enjeux de sûreté maritime pour l'Europe et sur l'élargissement du spectre des actions européennes pour la sûreté maritime.

## 9 février – La Rochelle – Colloque sur l'emploi et les compétences dans le secteur du transport et des services maritimes européens (événement labellisé PFUE)

Organisé dans le cadre de la PFUE, ce colloque a rassemblé universitaires, syndicalistes et représentants politiques européens autour des questions des formations, des conditions de vie et de la valorisation des compétences des gens de mer. Les discussions nourries pendant le colloque œuvrent d'une part à l'eupéanisation des formations et des reconnaissances de compétences des gens de mer, et d'autre part à la définition des compétences du marin de demain.

## Du 9 au 11 février - Brest : Sommet Mondial pour l'Océan - One Ocean Summit (événement labellisé PFUE)

Ce premier sommet a rassemblé 41 États et de nombreux représentants d'organisations internationales et régionales, de la société civile et des entreprises. Les dirigeants se sont accordés pour œuvrer collectivement, rapidement et concrètement afin de mettre un point d'arrêt à la dégradation de l'océan avec les « Engagements de Brest pour l'Océan », définissant des actions fortes portant sur la protection de la biodiversité et des ressources des océans, la lutte et l'adaptation au changement climatique, la lutte contre la pollution par le plastique et la gouvernance des océans.

## Du 7 au 18 mars - New York : 4<sup>th</sup> session of the intergovernmental Conference on an international legally binding instrument under the United Nations Conventions on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction

4<sup>e</sup> session de négociations de l'accord de mise en œuvre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer sur la conservation de la biodiversité en haute mer. Cette réunion internationale pourrait permettre de conclure un processus de négociations engagé depuis 2017 pour lequel la France a mobilisé plus de 40 États dans ses Engagements de Brest, afin que la négociation aboutisse avant la fin de l'année 2022.



### **13 et 14 avril - Palaos : 7<sup>e</sup> Conférence mondiale « Our Ocean » (Notre Océan)**

« Our Ocean » est une conférence mondiale réunissant des dirigeants des gouvernements, des entreprises, de la société civile et des institutions de recherche pour partager leur expérience, identifier des solutions et agir en faveur d'un océan propre, sain et productif avec des engagements fermes, concrets et de préférence préfinancés concernant 6 domaines d'actions : changement climatique, océan propre, économie bleue durable, aires marines protégées, alimentation durable et sûreté maritime.

### **Du 25 avril au 08 mai - Kunming : Fifteenth meeting of the Conference of the Parties to the Convention on Biological Diversity**

Cette quinzième réunion de la Convention des États Parties de la CBD sera l'occasion de porter de nouvelles initiatives en faveur de la protection de la biodiversité marine et de faire un point sur l'atteinte des objectifs de développement des AMP dans le monde.

### **Du 27 juin au 1<sup>er</sup> juillet - Lisbonne : 2<sup>de</sup> Conférence des Nations unies sur l'Océan (UN Ocean Conference)**

Conférence des Nations unies sur la mise en œuvre de l'objectif de développement durable 14 « Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable ». Cette conférence fait suite à celle qui s'était tenue à New York en 2017. Coorganisée par le Portugal et le Kenya, elle s'inscrit dans la continuité du OOS. Le thème principal de cette deuxième session est de renforcer l'action océanique fondée sur la science et l'innovation pour la mise en œuvre de l'objectif 14 : inventaire, partenariats et solutions.

### **Du 05 au 09 septembre 2022 - Rome : 35<sup>e</sup> session du Comité des Pêches de la FAO**

Cette 35<sup>e</sup> réunion du comité des pêches de la FAO pourrait être l'occasion de porter des initiatives en faveur d'un renforcement de l'action des organisations régionales de gestion des pêches en matière de lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, tel que souhaité par le Président de la République lors du *One Ocean Summit*.

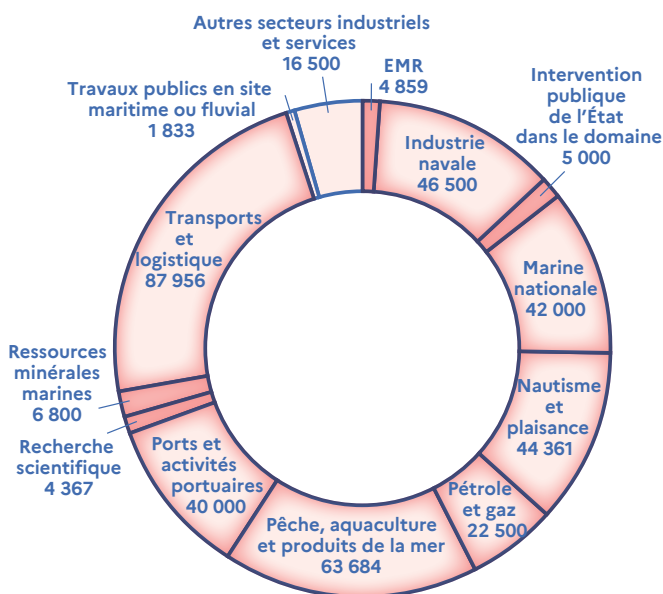
### **Du 07 au 18 novembre - Sharm El-Cheikh : 27<sup>th</sup> United Nations Climate Change Conference of the Parties**

Cette 27<sup>e</sup> COP climat constituera un point d'étape important sur la mise en œuvre des accords de Paris et sera l'occasion de réaffirmer le rôle majeur des océans dans la régulation climatique.

# LES CHIFFRES-CLÉS DU MONDE MARITIME

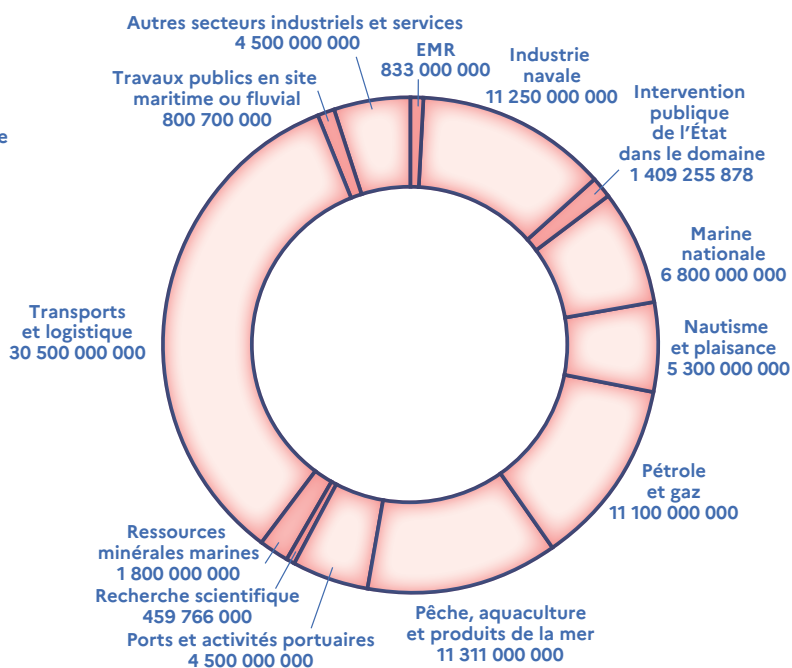
## Chiffres 2021 du Cluster Maritime Français

Emplois directs



TOTAL : 386 360

Valeur de production (en euros)



TOTAL : 90 563 721 878 €

# LES CHIFFRES-CLÉS DE LA POLITIQUE MARITIME

## Les dépenses de l'État en matière maritime et littorale

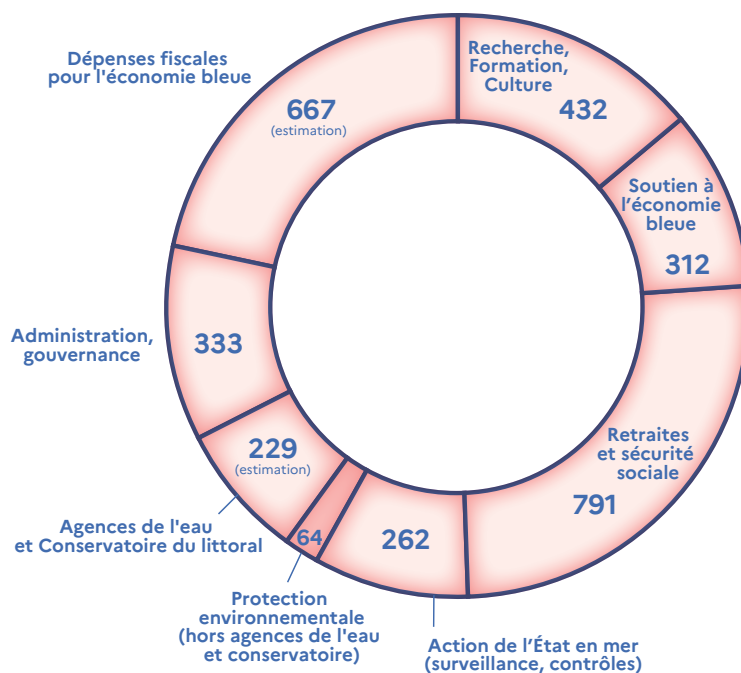
Le document de politique transversale (DPT) « Politique maritime de la France », intégré chaque année au projet de loi de finances, recense les dépenses de l'État dans les domaines maritime et littoral. Il vise à améliorer la coordination et l'efficacité de cette action publique interministérielle. Les dépenses de l'État en matière maritime et littorale concernent en effet de nombreux acteurs et associent plusieurs programmes et missions budgétaires.

### 2,194 Md€...

Ce sont les moyens budgétaires consacrés par l'État en 2022 pour concrétiser l'ambition maritime et littorale de la France. Ces moyens sont globalement stabilisés par rapport à 2021 (2,221 Md€). Cependant, à ces moyens recensés dans le DPT, s'ajoutent les dépenses fiscales intervenant en soutien de l'économie bleue (667 M€) ainsi que les dépenses publiques réalisées par les agences de l'eau pour les bassins côtiers et par le Conservatoire du littoral (229 M€).

## Politique maritime de la France : dépenses par thématique (millions d'euros)

(autorisations d'engagement 2022 (2,194 milliards d'euros) + dépenses fiscales et taxes affectées)



TOTAL (AE + dépenses fiscales + taxes affectées) : 3 090

# GLOSSAIRE

AIFM :	autorité internationale des fonds marins	DEB :	direction de l'eau et de la biodiversité
AME :	aire marine éducative	DGCL :	direction générale des collectivités locales
AMI :	appel à manifestation d'intérêt	DGITM :	direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
AMP :	aire marine protégée	DIRM :	direction interrégionale de la mer
ANSSI :	agence nationale de la sécurité des systèmes d'information	DML :	délégation à la mer et au littoral
ASAP (loi) :	loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique	DROM :	départements et régions d'outre-mer
AUV :	<i>autonomous underwater vehicle</i>	ENIM :	établissement national des invalides de la marine
BTS :	brevet de technicien supérieur	ENSM :	école nationale supérieure maritime
CACEM :	centre d'appui et de contrôle de l'environnement marin	EPPN :	équipe privée de protection des navires
CBD :	<i>convention on biological diversity</i>	ESSOC (loi) :	loi pour un État au service d'une société de confiance
CFM :	comité France maritime	ETO (BTS) :	électrotechnicien
CFO :	comité France océan	ETP :	équivalent temps plein
CCS :	<i>cargo community system</i>	EVP :	équivalent vingt pieds
CENAQ :	connexion électrique des navires à quai	EXTRAPLAC :	extension du plateau continental français
CEREMA :	centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	FAO :	<i>food and agriculture organisation</i>
CLPC :	commission des limites du plateau continental	GGGI :	<i>global ghost gear initiative</i>
CNAM :	caisse nationale d'assurance maladie	GPMM :	grand port maritime de Marseille
CNRS :	centre national de la recherche scientifique	GNL :	gaz naturel liquéfié
CNV :	coopération navale volontaire	GW :	gigawatt
COI :	commission océanographique intergouvernementale	HAROPA :	établissement public rassemblant les ports du Havre, de Rouen et de Paris
COP :	<i>conference of the parties</i>	IFRECOR :	initiative française pour les récifs coralliens
COPI2S :	cellule d'orientation des projets innovants sous les seuils	IFREMER :	institut français de recherche pour l'exploitation de la mer
CORIMER :	conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation de la filière des industriels de la mer	ICPE :	installation classées protection de l'environnement
CROSS :	centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage	LOPMI :	loi d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur
CSA :	<i>coordination and support action</i>	LPM :	lycée professionnel maritime
DGAMPA :	direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture		

MESRI :	ministère de l'enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation	REPCET :	repérage en temps réel des cétacés
MICA Center :	<i>maritime information cooperation &amp; awareness center</i>	RNN :	réserve naturelle nationale
MTE :	ministère de la transition écologique	SeaMIS :	système d'intervention des CROSS
OCQM :	officier chef de quart machine	SGMer :	secrétariat général de la mer
OFB :	office français de la biodiversité	SIMM :	système d'information sur le milieu marin
OMI :	organisation maritime internationale	SNB :	stratégie nationale biodiversité
ONG :	organisation non gouvernementale	SNP :	stratégie nationale portuaire
OOS :	<i>one ocean summit</i>	SNSM :	société nationale de sauvetage en mer
PCN :	point de contact national	TAFF :	terres australes et antarctiques françaises
POLMAR :	pollution maritime	TICPE :	taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques
PPE :	programmation pluriannuelle de l'énergie	UICN :	union internationale pour la conservation de la nature
PPR :	programme prioritaire de recherche	VNF :	voies navigables de France
PSMP :	pelotons de sûreté maritime et portuaire	ZEE :	zone économique exclusive
		ZPF :	zone de protection forte



**Secrétariat général de la mer**  
20, avenue de Ségur - 75007 Paris  
Twitter : @SGMer