



**PREMIER  
MINISTRE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



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

**COMITÉ  
INTERMINISTÉRIEL  
DE LA *mer***

*Dossier de presse  
janvier 2021*

**Secrétariat général  
de la mer**

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



# SOMMAIRE

Édito du Premier ministre .....	5
Le CIMer .....	6
Le CIMer de janvier 2021 en 4 mesures phares .....	7
Plan d'accompagnement suite au Brexit .....	12
Les décisions du CIMer de janvier 2021 .....	13
Point sur des mesures décidées par des CIMer antérieurs .....	18
Les chiffres-clés du monde maritime .....	24
Les chiffres-clés de la politique maritime .....	26



# ÉDITORIAL DU PREMIER MINISTRE



Le 7 octobre 1944, le général de Gaulle s'adressait aux habitants du Havre. Dans cette ville ravagée par la guerre, il affirmait aussitôt sa volonté d'en rebâtir le port. Ce port que Colbert avait voulu pour doter la France d'un ponton supplémentaire sur une mer qui nous était disputée.

La France, pays terrien s'il en est, n'a jamais tourné le dos à la mer et à ses 18 000 km de littoral. Elle n'a jamais oublié qu'elle est un archipel, présent sur trois mers et quatre des cinq océans qui baignent notre planète. Elle a toujours eu à cœur de renforcer son rang de deuxième puissance océanique mondiale.

Notre approche de la mer, comme celle que nous avons du monde, a cependant changé. Le monde maritime a dû affronter lui aussi la crise sanitaire. Le Brexit est un choc européen mais aussi maritime. Pour autant, ce ne sont pas les seules crises auxquelles la mer est aujourd'hui confrontée. Elle souffre plus qu'aucun autre écosystème de la dégradation de notre environnement. La cohabitation des enjeux de développement, notamment touristique, et de la protection des océans se tient dans un équilibre parfois très précaire. Enfin, les questions de sécurité, y compris numérique, restent un sujet d'inquiétude. La mer est un enjeu à la croisée de tous les enjeux : enjeu de la sécurité, enjeu économique, enjeu scientifique, enjeu environnemental. Elle est également, bien en amont des fleuves qui s'y rejoignent, un enjeu d'aménagement du territoire, comme c'est le cas au Havre, au cœur de la fusion des ports de l'axe Seine.

Cette diversité des enjeux appelle de la part de l'État une réflexion et une action coordonnée : c'est le rôle du Comité interministériel de la mer (CIMER).

Ma première priorité, c'est de protéger les gens de la mer et leur permettre de sortir de la crise. Les 650 millions d'euros du volet maritime du plan de relance traduisent cet engagement de l'État à leurs côtés. Cet élan se poursuivra aussi lors du Fontenoy du maritime, initié par la ministre de la mer pour améliorer la compétitivité de notre flotte et soutenir nos marins.

Pour autant, nous devons aller plus loin. Les gens de la mer savent que même dans les plus grandes tempêtes, il faut fixer un cap et le garder. C'est la raison pour laquelle le CIMER oriente notre politique vers une stratégie durable, notamment en matière d'environnement. Non seulement cette stratégie constituera un apport majeur à nos objectifs de développement durable et de souveraineté économique, mais elle participera à notre politique de l'emploi et de la formation, au bénéfice de notre jeunesse.

Cette stratégie est là pour apporter des réponses à l'ensemble des enjeux et pour permettre à la France, comme l'a voulu le Président de la République, d'assumer son ambition maritime.

**Jean CASTEX**

## Pourquoi 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. Depuis 2015, il réunit annuellement, sous la présidence du Premier ministre, tous les ministres qui traitent de questions maritimes. Il s'agit d'un outil interministériel de décision, chargé de délibérer sur la politique du Gouvernement dans le domaine de la mer sous ses divers aspects, nationaux et internationaux, et de fixer ses orientations sur le temps long.

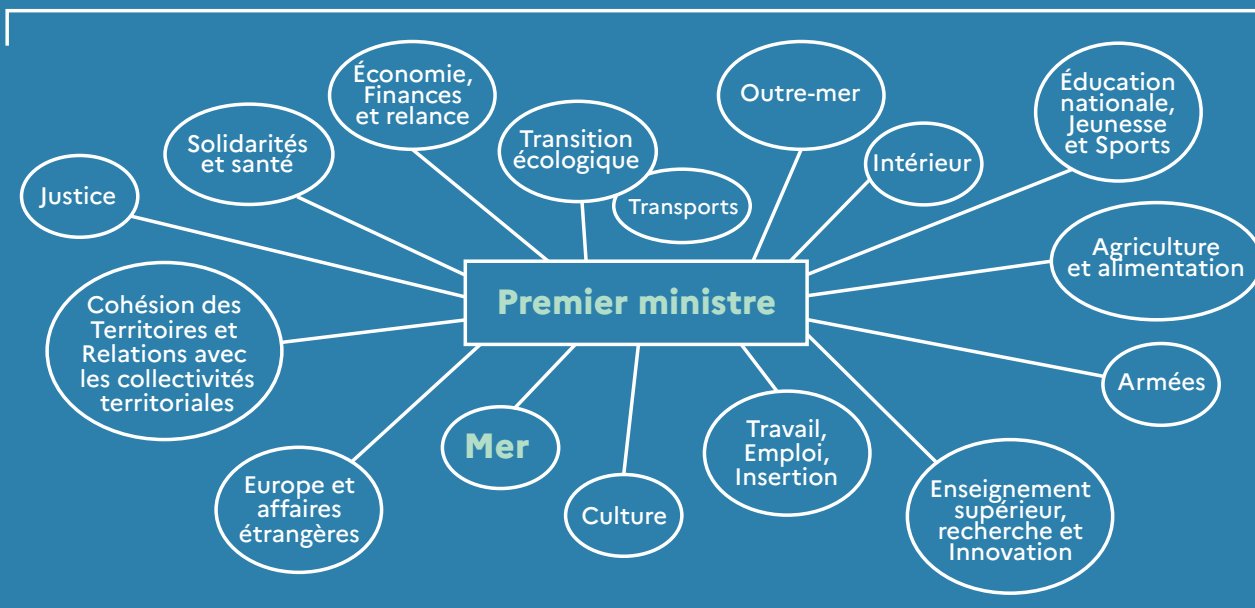
La force du CIMer réside dans l'implication de tous les acteurs du maritime dans sa préparation : les administrations, les filières économiques de la mer, réunies au sein du Comité France Maritime, les associations et organisations non gouvernementales engagées pour la protection de l'environnement marin,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

### Depuis 2017, 130 mesures ont été arrêtées par le CIMer :

**64** dédiées à l'économie maritime et portuaire, **26** à l'environnement et **40** à l'action de l'État en mer.

- **70%** déjà entièrement mises en œuvre ou conformes au calendrier de réalisation ;
- **23%** engagées mais réalisées dans un calendrier plus long ;
- **7%** traitées dans un autre cadre ou non engagées.

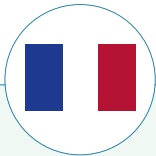
### Le Gouvernement et la mer



# LE CIMer DE JANVIER 2021 EN 4 MESURES PHARES

## 1. Adopter la stratégie nationale portuaire

La stratégie nationale portuaire poursuit un objectif clair de reconquête de parts de marché. Elle couvre l'ensemble du système portuaire français, de métropole et d'outre-mer, qu'il s'agisse de ports sous tutelle de l'État ou décentralisés.



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 transport 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 (CCS : « cargo community systems »)

### Les ports français en chiffres



Un réseau de

**66** ports de commerce (dont **11 Grands ports** maritimes relevant de l'État) clé de voûte de la souveraineté nationale en matière d'approvisionnement.

**+ de 350 000** emplois directs et indirects



Les **trois principaux** points d'entrée maritimes français (HAROPA, Marseille, Dunkerque) représentent une valeur ajoutée de **13 milliards d'euros** et **130 000 emplois directs**

## Le CIMer décide notamment :

- **la fusion des trois ports de l'axe Seine** (Le Havre, Rouen, Paris), réunis à partir du 1<sup>er</sup> juin 2021 dans un établissement public unique dont le siège sera situé au Havre, doté d'une **trajectoire d'investissement de 1,45 milliards d'euros sur 2020-2027**.
- le lancement d'une réflexion sur **les mesures fiscales permettant de dynamiser l'attractivité des zones industrialo-portuaires** et d'améliorer leur compétitivité vis-à-vis de leurs concurrents européens (cf. mesures 2021).



**France Sésame**, outil de simplification numérique fluidifiant les procédures administratives liées au transit des marchandises dans les ports, sera déployé dès l'été 2021 au Havre, à Dunkerque et Marseille. Une généralisation à tous les ports sera ensuite envisagée. Il permettra de **réduire le délai de traitement des opérations portuaires** et constituera un gain important de temps et de performance pour les professionnels comme pour les autorités.

France Sésame s'intègre pleinement au projet plus global de **point de contact unique** aux frontières.

## Octobre 2020 : Une charte au service de la relance portuaire

Conscients du rôle stratégique que les ports ont joué pendant la crise sanitaire, les acteurs de la chaîne logistique française se sont engagés à :

- privilégier le passage des marchandises par les ports français,
- garantir un niveau d'excellence opérationnelle dans les ports,
- renforcer la compétitivité des ports par le dialogue social,
- contribuer à la relance de l'activité économique française.



## 2. La stratégie pour les grands fonds marins

« 84 % de nos minerais sont dans nos océans, formidables réservoirs de recherche, de matières premières dont il nous faut organiser à la fois la connaissance et l'extraction de manière compatible avec les autres activités, avec la recherche et la préservation de la biodiversité. »

Président de la République, 03/12/19,  
Assises de l'économie de la mer, Montpellier



**90%** des fonds marins de la planète bleue restent inexplorés

Le CIMer donne une nouvelle ambition à la **stratégie nationale d'exploration et d'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins** pour prendre en compte ses enjeux et le potentiel dont dispose la France – amplifié par les extensions du plateau continental obtenues dans le cadre du programme Extraplac.

### 5 priorités décidées par le CIMer :

1. **Explorer dans la durée les grands fonds**, afin d'augmenter notre connaissance des écosystèmes naturels et des ressources minérales sous-marines, en mobilisant la communauté scientifique nationale.
2. **Amplifier les efforts de protection des fonds marins** dans le cadre d'une stratégie de sauvegarde des écosystèmes, articulée avec la Stratégie nationale des aires protégées.
3. Dans ce cadre, valoriser les ressources des grands fonds marins en lien avec le **potentiel industriel français et européen**.
4. Mettre en place une **approche globale et partenariale** avec les collectivités d'outre-mer ainsi qu'avec nos partenaires européens et internationaux.
5. **Communiquer et informer** les populations et les décideurs sur l'extraordinaire potentiel que représente l'océan profond tout en **sensibilisant sur leur utilisation durable**.



Une **équipe projet interministérielle** est mise en place pour accompagner la stratégie, et affiner le besoin financier d'un programme sur les dix prochaines années.

Un **démonstrateur sera développé** pour tester l'impact et la faisabilité d'une exploitation minière durable.



Dans les 18 mois, programmation de **campagnes océanographiques** :

- dans notre **ZEE** en partenariat avec les collectivités du Pacifique (Polynésie française et Nouvelle-Calédonie) ;
- et dans la Zone<sup>1</sup>, dans le cadre des **permis accordés par l'Autorité internationale des Fonds Marins**.

1 - le fond des mers et le sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale.

### 3. Déploiement des énergies marines renouvelables



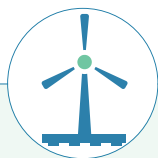
Facteur important de la neutralité climatique d'ici 2050 à laquelle se sont engagés les États membres de l'Union européenne, la puissance éolienne en mer installée en Europe est aujourd'hui de 12 GW et devrait passer à 300 GW d'ici 2050, soit 20 % de la production totale d'énergie contre 3 % aujourd'hui. Sur ces 300 GW, **la France dispose d'un potentiel de 49 à 57 GW**, et doit se préparer pour atteindre cet objectif.

La loi d'accélération et simplification de l'action publique (ASAP) du 7 décembre 2020 prévoit plusieurs mesures permettant d'**accé-**

**lérer le développement français de l'éolien en mer : parallélisation des procédures en vue de leur accélération, mutualisation des débats publics par façade et encadrement de leur durée, traitement des recours par le Conseil d'État en premier et dernier ressort.**

Planification des espaces maritimes et planification énergétique se mettent au diapason, en mer (lieu de production) et jusqu'à terre (destination d'acheminement et lieu de consommation), au service du mix énergétique français. La filière française de l'éolien en mer poursuit sa constitution.

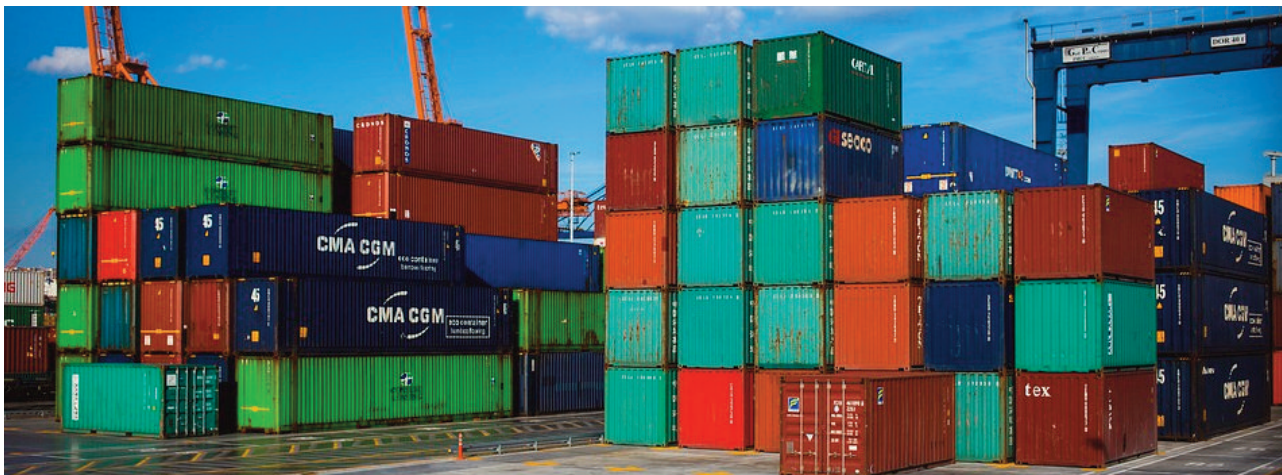
#### MESURES



**Le CIMer décide de saisir la Commission nationale du débat public pour lancer le projet de parc éolien au large d'Oléron portant sur une zone de 300 km<sup>2</sup> en vue d'une puissance installée de 500 MW à 1 GW.**

**Une planification de l'éolien en mer à moyen et long terme est mise en place, en appui à la programmation pluriannuelle de l'énergie par façade maritime.**

## 4. Relancer la filière maritime et portuaire

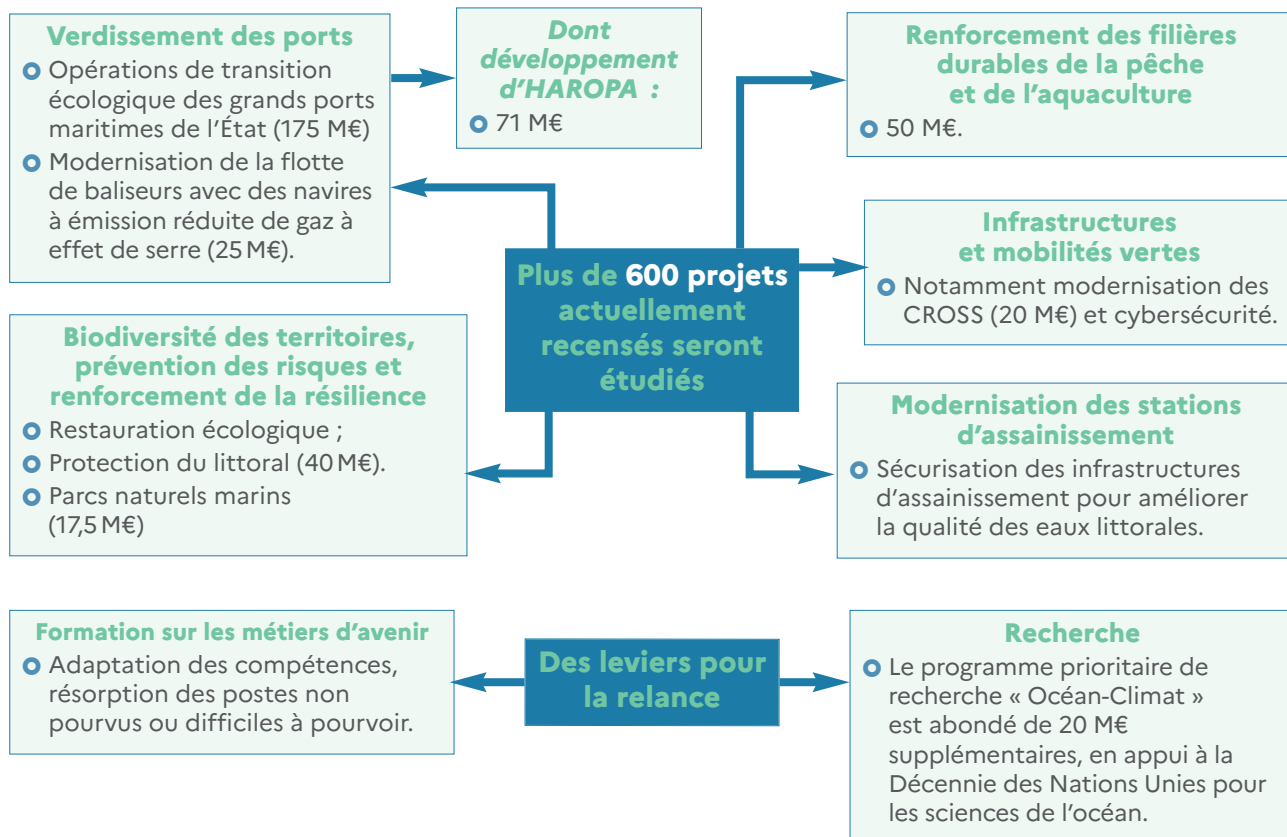


S'inscrivant dans un cadre résolument durable, le volet maritime et portuaire du plan de relance permettra de **mener des actions de soutien et de développement de l'économie portuaire, des filières pêche et aquaculture et des industries de la mer.**

Il permettra également de **renforcer la préservation et la résilience du littoral, de**

**promouvoir les métiers de la mer, d'aider les secteurs du tourisme et de la recherche et de mieux diffuser la culture maritime.**

Sur ces bases, l'ambition pour la relance du secteur maritime pourrait s'élever **jusqu'à 650 M€** en fin d'exécution du plan, en complément des dispositifs transverses de relance et de sauvegarde des entreprises.



# PLAN D'ACCOMPAGNEMENT SUITE AU BREXIT

Le 1<sup>er</sup> janvier 2021, le Royaume-Uni a quitté l'Union européenne. Le monde maritime est directement touché par cette décision, avec au premier plan la **filière pêche**, ainsi que le **transport maritime** et **les ports français**.

L'accompagnement du transport maritime est l'un des thèmes du Fontenoy de la mer sous l'égide de la ministre de la Mer.

À la suite d'intenses négociations, **un accord a été obtenu** avec le Royaume-Uni, qui vise à **préserver l'activité des pêcheurs français et européens dans les eaux britanniques**.

## Accès, quotas et gouvernance

- **Maintien de l'accès à toutes les eaux britanniques, y compris la bande des 6 à 12 milles et les îles anglo-normandes**
- **Réduction de 25 % des quotas (en valeur), au lieu des 80 % initialement demandés par les Britanniques**

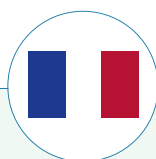
Un plan d'accompagnement est prévu pour soutenir la filière pêche :

- **mesures immédiates d'aides à la trésorerie** pour les pêcheurs et mareyeurs, pouvant aller jusqu'à 30000 €, en fonction de la dépendance aux eaux britanniques, complétées par **des indemnités des arrêts temporaires** et des **indemnités de compensation des pertes** de chiffre d'affaires ;

- **mesures de moyen et long terme** : plan de sortie de flotte volontaire, extension de l'activité partielle de longue durée, aide à la restructuration par l'État, aides à la formation et à l'investissement.

Ce plan, présenté à la filière pêche, est évolutif et sera affiné en fonction des besoins.

La France se mobilise fortement pour **que soient délivrées toutes les licences de pêche dans les eaux britanniques**, et veillera à la bonne mise en œuvre de l'accord pendant la période de transition et après 2026.



**Une pleine mobilisation des administrations** (douanes, police aux frontières, autorités sanitaires) pour répondre aux conséquences du Brexit sur le **transit portuaire**, et procéder aux aménagements nécessaires pour y faire face.

# LES DÉCISIONS DU CIMer DE JANVIER 2021

## Mesures portuaires et économiques

### 1. Adopter la stratégie nationale portuaire

○ (Voir « mesures phares » page 7)

### 2. Fusionner les grands ports maritimes du Havre et Rouen et le port autonome de Paris en un établissement public unique (HAROPA)



Plus de 6000 escales sont réalisées chaque année à HAROPA-Port du Havre<sup>2</sup>

Préparée depuis 2019, la création du futur **établissement public unique** est fixée au 1<sup>er</sup> juin 2021, son siège sera Le Havre.

Ce projet stratégique de fusion repose sur 4 piliers en cohérence avec la stratégie nationale portuaire :

- logistique et multimodalité,
- transition numérique et innovation,
- transition écologique,
- développement du capital humain.

La **fusion des trois ports de l'axe** Seine permettra de proposer une offre commerciale globale et complémentaire, tout en **renforçant la compétitivité** de cet axe.

#### DÉCISIONS CIMer :

- Une **gouvernance à trois niveaux**, pour associer au mieux l'ensemble des acteurs, avec :
  - 1 conseil de surveillance
  - 1 conseil d'orientation de l'axe Seine
  - 1 conseil de développement territorial dans chaque place portuaire
- Un niveau d'investissement de 1,45 milliards d'euros sur 2020-2027.

2 - Soit une trentaine d'entrée/sortie de navires chaque jour (source HAROPA).

### 3. Dynamiser l'attractivité des zones industrialo-portuaires



- Appliquer la **forfaitisation de la taxe foncière** aux quais et terre-pleins des ports de commerce et de pêche (Loi de finances 2021).
- Lancer les travaux de **remontées d'information sur les emprises foncières** requis pour les bâtiments et installations érigés sur les quais et terre-pleins en janvier 2021 et pour les autres biens des ports avant le 1<sup>er</sup> janvier 2022.
- Proposer, lors du prochain CIMer, sur la base des recommandations de la mission sur l'attractivité des zones industrialo-portuaires, les **premières mesures permettant de développer l'attractivité des ports en lien avec les ministères économiques et financiers**.

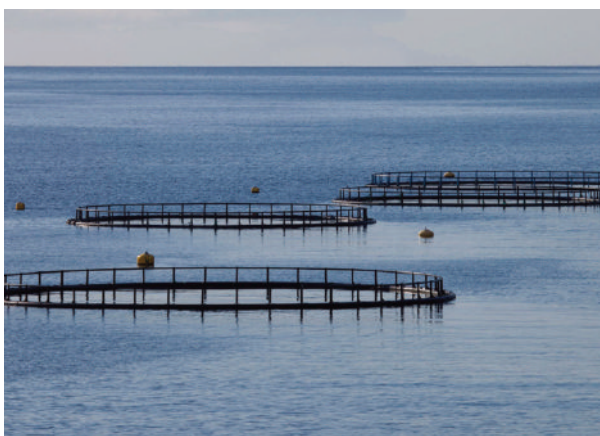
### 4. Relancer la filière maritime et portuaire

○ (Voir « mesures phares » page 11)

### 5. Accélérer le déploiement des énergies marines renouvelables

○ (Voir « mesures phares » page 10)

## 6. Simplifier et clarifier les conditions administratives des piscicultures



Appliquer le régime d'autorisation simplifiée ICPE, dit régime d'enregistrement, pour les piscicultures d'eau douce et d'eau de mer d'une capacité de production comprise entre 20 et 100 t/an pour favoriser l'expression du fort potentiel de développement du secteur piscicole, tout en assurant le maintien d'un haut niveau de protection de l'environnement.

## 7. Valoriser le brevet d'initiation à la mer (BIMER)

Sur le modèle du Brevet d'initiation à l'aéronautique, le Brevet d'initiation à la mer a été déployé à la rentrée 2020-2021 dans les établissements volontaires.

**Le BIMER c'est :**

- **40 heures de formation** (flottabilité et sécurité, description/construction de navires, météo et marée, etc.).
- **Accessible aux collégiens à partir de la 3<sup>e</sup> et aux lycéens.**

### OBJECTIF :

- Initier aux activités professionnelles et à la culture scientifique et technique dans le domaine maritime et favoriser la sensibilisation aux activités associatives et aux débouchés qu'offre la mer.
- Toutes les académies recevront au premier trimestre 2021 un *vade-mecum* afin d'inciter les établissements scolaires à mettre en place cette formation.

# Mesures environnementales

## 1. Encadrer strictement le développement des structures artificielles flottantes

Les projets de **structures artificielles en mer**, qu'ils soient récréatifs, résidentiels ou industriels, sont extrêmement divers et **ne font pas l'objet d'un régime juridique clair**.

### LE CIMer DÉCIDE :

- L'élaboration, d'ici 2022, par le ministère de la Mer et le ministère de la Transition écologique d'un régime juridique pour encadrer les installations flottantes en mer
- La mise en place d'un moratoire sur les projets de structures artificielles flottantes qui n'auraient pas à ce stade fait l'objet de demande d'autorisation

- L'expérimentation de quatre projets d'installations en mer, qui nourriront la réflexion sur le cadre juridique.

## 2. Créer un cadre pour l'adaptation des territoires littoraux au recul du trait de côte

**20%** du littoral français recule sous l'effet de l'érosion



Jusqu'à 50 000 logements menacés par le recul du trait de côte d'ici à 2100<sup>3</sup>, dont 2/3 sujets au risque de submersion.

3 - Rapport d'étude « Connaissance du trait de côte », CEREMA, 2020.

Pour permettre une adaptation des territoires littoraux aux effets du changement climatique sur le trait de côte, il a été décidé de :

**Faire évoluer le cadre législatif avec 4 priorités :**

- **Identification des communes les plus exposées**
- **Information des potentiels acquéreurs et locataires** sur le littoral
- **Création d'outils urbanistiques**
- Mise en place d'une **méthode d'évaluation des biens** atteints par l'érosion pour indemniser les propriétaires.

**Expérimenter**, en partenariat avec les communes de **Saint-Jean-de-Luz**, **Gouville-sur-Mer** et **Lacanau** des opérations de recomposition territoriale avec les outils juridiques et financiers en cours d'élaboration.

### 3. Lutter contre les déchets plastiques en mer

La feuille de route Zéro déchet plastique en mer adoptée en 2019 prévoyait un recensement des décharges situées dans des zones à risque de relargage des déchets en mer.

Sur la base de cette cartographie, une expérimentation sera lancée dès 2021 pour la **dépollution d'une décharge prioritaire**.

Un **modèle de financement** de ces opérations ainsi qu'un **programme de dépollution des décharges à risques** seront par ailleurs adoptés dans l'année.

### 4. Créer une zone maritime particulièrement vulnérable en mer Méditerranée occidentale nord pour la protection des grands cétacés

En Méditerranée, 16 à 20% des baleines retrouvées mortes ont été tuées à la suite d'une collision avec un navire, et beaucoup d'individus vivants gardent des traces de ces accidents.

Pour protéger les grands cétacés des collisions avec les navires, **la France proposera à l'OMI la création d'une zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) en Méditerranée occidentale nord**.

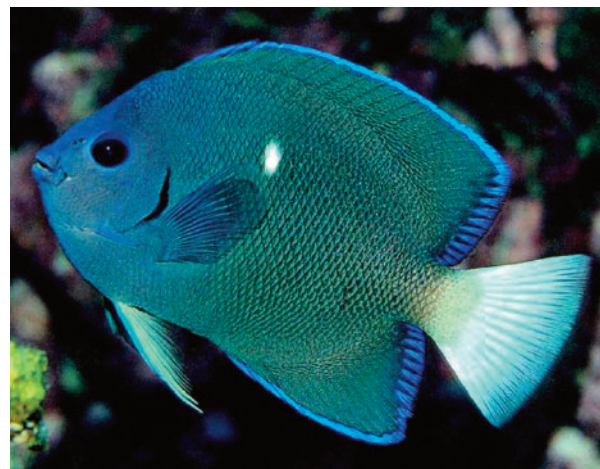
Cette zone rejoindrait la quinzaine de ZMPV reconnues par l'OMI, dont le récif de la grande barrière en Australie, les bouches de Bonifacio, ou encore l'archipel des Galapagos.

### 5. Classer le poisson-ange de Clipperton à la convention CITES

Le poisson-ange de Clipperton (*Holocanthus limbaughii*) est une espèce endémique de l'île de Clipperton extrêmement rare et prisée des aquariophiles.

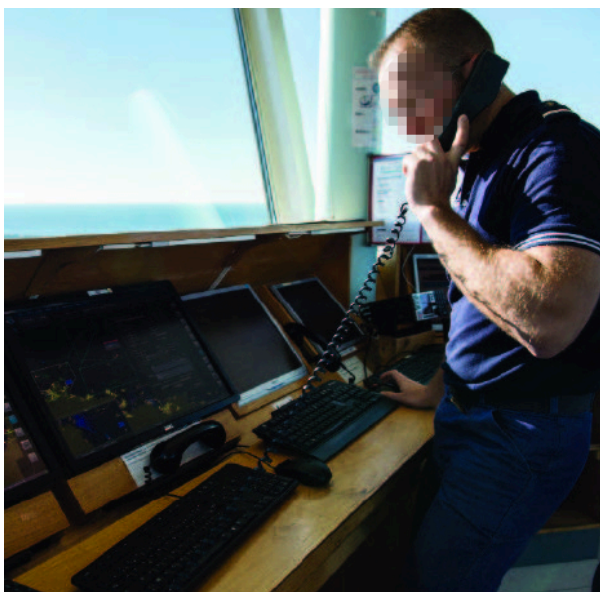
Inscrit sur la liste des espèces protégées dans les eaux territoriales de l'île depuis 2016, le poisson-ange continue de faire l'objet de tentatives de pêche illégale.

Le CIMer décide de lancer une **procédure de classement du poisson-ange** à l'annexe III de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction pour en **interdire le trafic et la commercialisation**.



## Mesures régaliennes

### 1. Renforcer la sécurité maritime et environnementale



La prévention des sinistres en mer est une priorité historique, accentuée encore par de récents événements survenus dans nos approches, et par l'intensification du trafic maritime mondial.

Le CIMer approuve les mesures suivantes, qui seront mises en œuvre par le ministère des Armées et le ministère de la Mer :

- améliorer les synergies entre la chaîne sémaphorique et les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), en expérimentant notamment un appui des sémaphores de la Marine nationale à la surveillance et au contrôle des activités pour la protection du milieu marin;
- expérimentation d'outils innovants pour la surveillance maritime, intégrant les apports de l'intelligence artificielle ;
- renforcement des moyens anti-pollution pré-positionnés en Corse, et proposition à l'OMI de rendre obligatoire le recours à un pilote dans les bouches de Bonifacio.

### 2. Approuver le schéma directeur pour les moyens aériens de la fonction garde-côtes

Une centaine d'avions et d'hélicoptères, répartis entre cinq administrations, assurent les six missions principales de la fonction garde-côtes : sauvetage et assistance en mer, lutte contre les trafics illicites, lutte contre les pollutions, contrôle des pêches, préservation des aires marines protégées, police, sûreté et souveraineté maritimes.

Le schéma directeur des moyens aériens permettra de **s'assurer de la cohérence et de l'efficacité de ces moyens aériens et de leur évolution** dans les 10 prochaines années, tout en intégrant l'émergence des drones ou des **plateformes de surveillance de haute altitude**.

### 3. Installer des radars de surveillance aux Antilles

L'intérêt opérationnel de la mise en œuvre de radars aux Antilles est confirmé.

Le CIMer demande au Secrétariat général de la mer de lancer les procédures administratives et financières pour l'installation d'un réseau de radars aux Antilles, qui contribuera à :

- améliorer le maillage existant dans un contexte de lutte contre les trafics de stupéfiants inter-îles aux Antilles et contre l'immigration clandestine ;
- répondre au **besoin croissant en surveillance du trafic maritime** (zones fortement fréquentées par les croisiéristes).

**700** Les Antilles françaises totalisent 700 km de côtes.

 Une dizaine d'interceptions par an sont réalisées aux abords de l'arc antillais (moyenne)



## Mesures Recherche

### 1. Adopter une nouvelle stratégie nationale d'exploration et d'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins

○ (Voir « mesures phares » page 9)

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



La France proposera la candidature d'un expert détaché auprès de l'UNESCO pour rejoindre l'unité de coordination de la Décennie, et les candidatures de scientifiques français de haut niveau seront soutenues pour en intégrer le comité consultatif.



### Les priorités françaises pour la décennie des sciences océaniques :

- la prévision de la réponse de l'océan au changement climatique,
- l'exploitation durable de l'océan et la préservation de sa biodiversité et de ses services écosystémiques,
- la réduction de la pollution océanique.

**Une démarche transverse qui intègre pleinement les usages numériques**

- 4** terrains prioritaires de mise en œuvre :
- les outre-mer,
  - l'océan profond,
  - les océans polaires,
  - les écosystèmes littoraux et côtiers.

Le programme prioritaire de recherche « Océan-Climat » contribuera à la réponse à l'appel à actions de la Décennie de l'ONU.

# POINT SUR DES MESURES DÉCIDÉES PAR DES CIMer ANTÉRIEURS

## 1. Favoriser le verdissement des transports maritimes

Plusieurs mesures ont été mises en œuvre pour agir en faveur d'un **transport maritime décarboné et plus largement respectueux de l'environnement**, de la construction des navires jusqu'à leur mode de fonctionnement. Cela permet de contribuer, à la mesure de notre flotte, à la prise en compte du fait que le trafic maritime mondial (plus de 50 000 navires) génère 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre.

La France soutient, au niveau de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), la **création d'une zone de faibles émissions (zone ECA)** en Méditerranée, c'est-à-dire une zone où le taux d'oxyde de soufre des carburants des navires ne peut excéder 0,1 %.

La France porte également une mesure de **réduction de la vitesse des navires** afin de diminuer les émissions du transport maritime : réduire de 20% la vitesse d'un navire permettrait de diminuer de près d'un quart ses émissions de gaz à effet de serre.

## 2. Favoriser l'innovation en matière maritime



La mise en place d'un **processus structuré de soutien à la recherche et à l'innovation maritimes**, fondé sur une solide coopération entre l'État et la filière, est l'un des principaux objectifs du contrat stratégique de filière (CSF) « Industriels de la mer », notamment à travers le plan d'investissement d'avenir (PIA) dans les domaines de la décarbonation, de la digitalisation et de la propulsion durable des navires.

Le **Conseil de la recherche et de l'innovation des industriels de la mer (CORIMER)**, créé en 2018, aide à identifier les briques technologiques nouvelles dont la filière a besoin pour se structurer. En 2020, 51 projets ont répondu à l'appel à manifestation d'intérêt du CORIMER et sont en cours d'instruction.

## 3. Développer la cybersécurité du monde maritime

*« Le transport et la logistique maritimes  
sont le prochain terrain de jeux  
des pirates informatiques »*

Communiqué du Bureau  
Maritime International (2014)

Pour **faire face aux risques nouveaux liés à la numérisation du transport maritime**, le CIMer 2018 a créé le conseil de cybersécurité du monde maritime (C2M2), installé le 7 novembre 2019, et composé des structures étatiques concernées (ANSSI, ministères), la filière industrielle de la cybersécurité et les opérateurs maritimes.

Aboutissement d'un travail mené entre les pouvoirs publics, les acteurs territoriaux et les filières, cette structure contribue à développer une réponse commune des acteurs du monde maritime et portuaire. L'association France Cyber Maritime a été créée en novembre 2020, en vue de préfigurer le **Centre de coordination de la cybersécurité du monde maritime**.



**En 2020, 10 incidents avec compromission avérée dans le secteur maritime en France** (Chiffre ANSSI)

#### 4. Améliorer la formation maritime outre-mer

Le développement des formations maritimes en outre-mer a été une des priorités du CIMer dès 2017.

Les établissements scolaires relevant du ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports proposent d'ores et déjà une carte des formations maritimes diversifiée, qui sera complétée par la **création de lycées de la mer et de campus des métiers et des qualifications (CMQ)**.

Le ministère travaille aussi à une « **coloration mer** » des formations existantes au sein des établissements publics locaux d'enseignement. Plusieurs académies ont aussi engagé des actions dirigées vers les élèves du premier et du second degré (école primaire et collège).

#### 5. Moderniser la fiscalité de la plaisance

Le CIMer de 2019 prévoyait une **modernisation et une simplification des démarches administratives pour les plaisanciers**.

Le transfert de compétence en matière de francisation et de liquidation du droit annuel de francisation des navires (DAFN) au profit de la Direction des affaires maritimes entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

Les plaisanciers pourront effectuer **l'intégralité des démarches en ligne via le portail « démarches-plaisance », guichet unique** pour toutes les démarches relatives au plaisancier et à son navire.

Le DAFN, c'est **50 M€** par an affectés :

- au **Conservatoire du littoral**
- à la **SNSM**
- à la **filière de recyclage** des bateaux de plaisance.

#### 6. Soutenir l'investissement dans la croisière outre-mer



**Le dispositif d'aide fiscale à l'investissement outre-mer dans les navires de croisière de 400 passagers, décidé par le CIMer 2018, a été amélioré en 2021** pour inclure la possibilité d'effectuer plusieurs escales ponctuelles internationales dans les îles voisines, levant ainsi un frein à la diversification de l'offre des circuits touristiques et valorisant l'attrait de ce type de croisière.

Les nouveaux critères introduits par la loi de finance pour 2021 préservent l'objectif essentiel de **retombées économiques sur les territoires ultramarins** :

- obligation de réaliser 90 % des opérations de tête de ligne (début et fin de circuit)
- 75 % des escales (en nombre et en durée) dans un port situé dans un territoire ultramarin.

#### 7. Améliorer l'exploitation des granulats marins

En France, la production de granulats marins constitue une importante ressource de proximité.

Le rapport du CGEDD-CGE sur l'exploitation des granulats marins, demandé par le CIMer 2019, préconise notamment :

- la simplification des procédures administratives (code minier)
- l'élaboration d'un guide méthodologique, qui paraîtra en 2021
- l'amélioration de la planification des activités d'extraction en 2021.

## 8. Lancer le Programme Prioritaire de Recherche (PPR) Océan Climat

Annoncé par le Président de la République en décembre 2019, le PPR est structuré en 7 défis :

1. anticiper les impacts des phénomènes extrêmes liés au changement climatique en outremer ;
2. les océans polaires ;
3. protection et résilience des milieux marins
4. contribuer au développement d'une économie durable ;
5. caractériser et quantifier par des approches intégrées les stress anthropiques et leurs effets sur les écosystèmes marins ;
6. développer des programmes d'observation et de modélisation innovants ;
7. partager avec le grand public la découverte de l'Océan.

Il contribue à la réponse française à l'appel à actions de la Décennie des Sciences Océaniques des Nations Unies (*voir mesures 2021*).

## 9. Protéger les récifs coralliens



Adopté en CIMer 2019, le plan d'action pour la protection des récifs coralliens des outre-mer a permis d'engager plusieurs actions pour diminuer les pressions locales d'origine humaine sur ces écosystèmes :

- **inscription de la protection des récifs coralliens dans les priorités nationales de**

**contrôle** des activités ayant un impact sur l'environnement marin ;

- **réduction des impacts de la plaisance et des mouillages** encourageant la création de zones de mouillages et d'équipements légers (ZMEL) en septembre 2020 ;
- création de la **plateforme de financement participatif et de mécénat SOS Corail**, avec l'IFRECOR et la Fondation de la Mer, avec une première levée de fonds, publics et privés, de 450 000 euros dédiés à des projets en faveur de la protection des récifs ;
- inscription de l'objectif **de 100 % des récifs coralliens sous protection** dans la stratégie aires protégées 2030 parue en janvier 2021.

## 10. Pérenniser le modèle de la SNSM

Avec 8000 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 :

- une « **feuille de route partenariale** » entre le **ministère de la Mer et la SNSM** a été signée pour accompagner la SNSM dans son processus de modernisation pérenne ;
- la **participation de l'État au budget de la SNSM** a été portée à 10,3 millions d'euros (hors taxes affectées).

Les discussions se poursuivent pour valoriser les **formations qualifiantes** dispensées par la SNSM.

## 11. Renforcer les moyens de l'État en mer

Grâce au schéma directeur de la Fonction Garde-Côtes, approuvé en CIMer 2019, la cohérence du format et de la répartition des **moyens nautiques de l'ensemble des administrations** concourant à l'Action de l'État en mer, a pu être assurée sur une perspective de 10 ans.

Sa mise en œuvre s'est concrétisée en 2020 par les actions suivantes :

- 46 navires commandés ;
- 11 navires livrés ;
- 2 navires transférés pour répondre aux besoins des zones maritimes

Ces mesures permettent de préserver et de renforcer les capacités nautiques sur l'ensemble des façades maritimes françaises.

L'extension de ce schéma directeur aux **moyens aériens** de la Fonction Garde-côtes est l'une des mesures du CIMer de janvier 2021.

## 12. Renforcer la capacité nationale d'intervention à bord des navires en outre-mer

La **lutte contre les sinistres à bord des navires** en mer ou à quai représente un enjeu majeur tant les conséquences humaines, écologiques et économiques peuvent être importantes.

Cet enjeu est particulièrement crucial pour les territoires d'outre-mer, qui dépendent des approvisionnements par les ports et de l'économie portuaire ou de croisière.

En cohérence avec la stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes, un **programme de formation** est initié pour **renforcer les compétences** des services d'incendie et de secours, et **acquérir du matériel** spécifique à ce type d'intervention.

## 13. Diffuser le Référentiel Océan

Le Référentiel Océan, mis au point par la Fondation de la mer et par l'État, est disponible depuis le 8 juin 2020 en accès libre. La Fondation de la Mer a construit une offre d'accompagnement, dont bénéficieront une dizaine d'entreprises dans les premiers mois de 2021.

La diffusion à l'international a débuté fin 2020 et se poursuivra en 2021, notamment au Parlement européen et en Norvège. Une plateforme web dédiée, « Approuvé pour l'Océan », sera mise en ligne en février 2021, donnant accès à une information qualifiée et à un forum, pour inciter les entreprises à s'engager et à partager leur expérience.

## 14. Moderniser la flotte océanographique française



La flotte océanographique française présente 4 particularités remarquables :

- c'est l'une des **trois plus grandes flottes scientifiques en Europe** ;
- elle **opère dans les trois grands océans** (Pacifique, Indien et Atlantique) ;
- **unifiée depuis 2018**, elle est **opérée par l'Ifremer** au bénéfice de l'ensemble de la communauté scientifique française ;
- **multifonctionnelle**, elle réalise des campagnes de recherche scientifique, des missions de surveillance en appui aux politiques publiques et des campagnes collaboratives avec des entreprises.

La programmation à l'horizon 2035 de la modernisation et du renouvellement de la flotte océanographique française a été adoptée par l'Ifremer le 8 octobre 2020.

## 15. Lutter contre les déchets sauvages

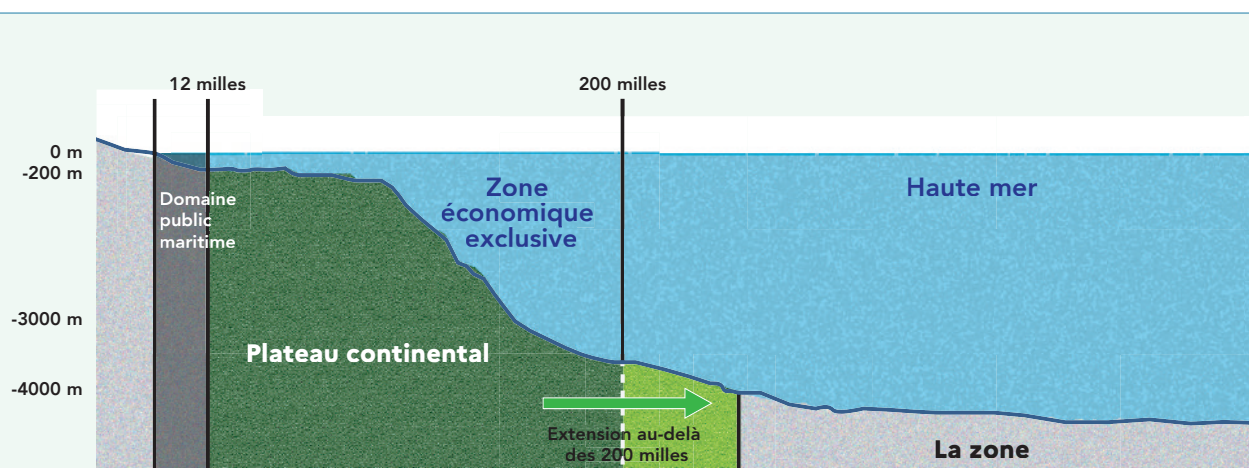
La feuille de route « Zéro déchet plastique en mer en 2025 », adoptée en CIMer 2019, prévoyait notamment des actions de lutte contre les déchets sauvages. En partenariat avec l'association Mer-Terre et le Muséum national d'Histoire naturelle, le ministère de la Transition écologique lance une plateforme de sciences participatives « Zéro déchet sauvage ».

Cet outil collaboratif permet de mettre en commun les connaissances sur les déchets susceptibles d'aboutir en mer, et de sensibiliser les citoyens, qui pourront s'impliquer dans les actions organisées.

## 16. Le programme EXTRAPLAC, une ambition française

**2003**

C'est le **CIMer de 2003** qui initie officiellement le programme  
**EXTRAPLAC**, et le dote d'un budget annuel



Le programme EXTRAPLAC (EXTension RAisonnée du PLATEau Continental) a pour objectif d'accroître les droits de la France sur l'exploration et l'exploitation des ressources du sol et du sous-sol marins au-delà des 200 milles marins, conformément à l'Article 76 de la Convention des Nations unies sur le Droit de la mer et les recommandations de la CLPC<sup>4</sup>.

**15** campagnes scientifiques d'exploration  
menées de 2003 à 2015

**360** journées en mer dédiées  
au programme

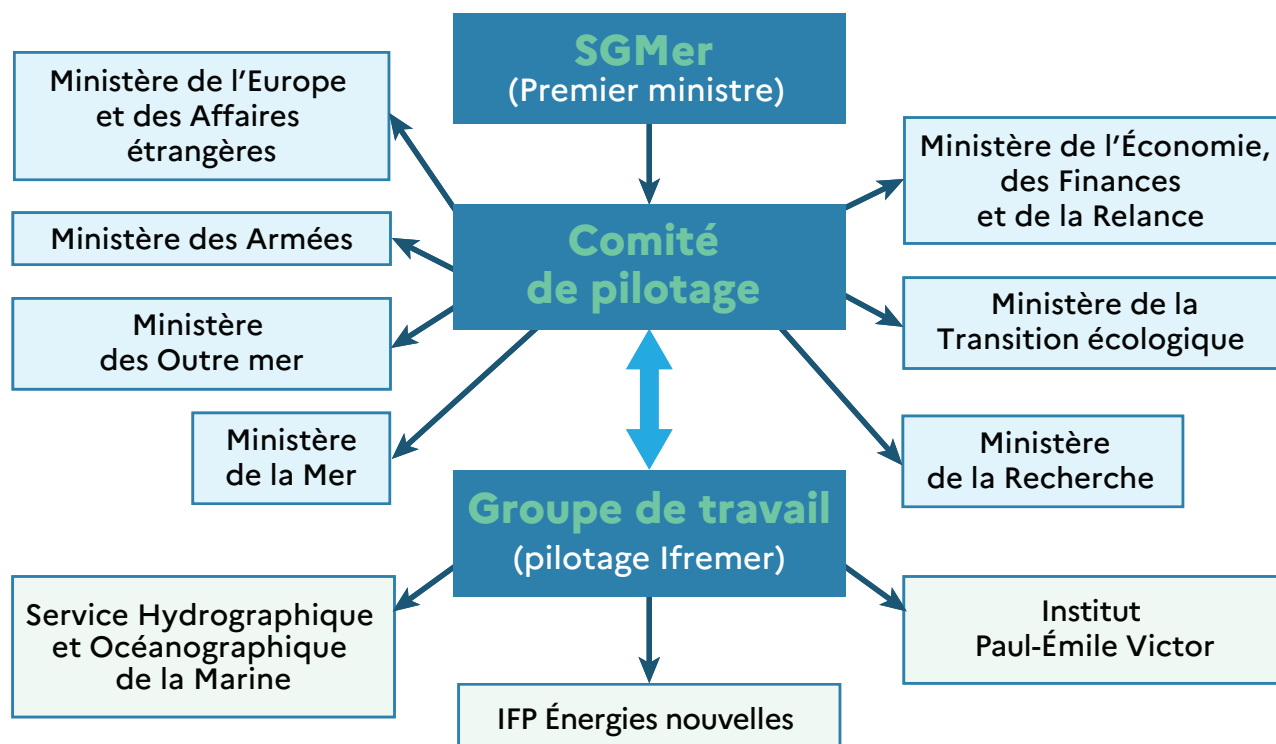
**35** semaines de consultation entre experts nationaux et membres  
de la CLPC et ses sous-commissions au siège de l'ONU à New York



**25 millions d'euros**

Investis par la France dans ce programme de 2003 à 2020

## Une organisation interministérielle



# 730 000 km<sup>2</sup>

**d'extension du plateau continental français reconnue par la CLPC grâce au programme EXTRAPLAC**

**2009 – 76 000 km<sup>2</sup>** demande conjointe Golfe de Gascogne<sup>5</sup>

**2015 – 579 000 km<sup>2</sup>** au large des Antilles, de la Guyane, de la Nouvelle-Calédonie et des îles Kerguelen<sup>6</sup>

**2021 – 151 000 km<sup>2</sup>** au large de La Réunion et de Saint-Paul et Amsterdam<sup>7</sup>

**Jusqu'à 500 000 km<sup>2</sup>** d'extension supplémentaire possible au titre de dossiers en cours ou en attente d'examen par la CLPC.

4 - Commission des Limites du plateau continental, organe spécialisé auprès des Nations Unies, qui examine les demandes d'extension du plateau continental et émet des recommandations quant à sa limite extérieure.

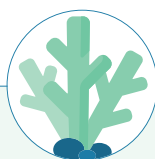
5 - Surface reconnue par la CLPC, mais qui reste à partager avec l'Irlande, la Grande Bretagne et l'Espagne.

6 - Décrets formalisant ces extensions publiés le 25 septembre 2015.

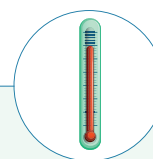
7 - Décret formalisant cette extension au large de la Réunion publié le 19 janvier 2021, en attente pour Saint-Paul et Amsterdam.

# LES CHIFFRES-CLÉS DU MONDE MARITIME

L'océan, milieu fragile et précieux allié  
dans la lutte contre le réchauffement climatique



Une respiration sur deux est possible grâce à l'océan : **50%** de l'oxygène terrestre est produit par le **plancton océanique**.



Plus de **90%** de la chaleur excédentaire liée aux gaz à effet de serre est **stockée** dans les océans du globe



Le niveau global moyen de la mer a augmenté d'environ **15 cm** au **XX<sup>e</sup> siècle**, et le niveau de la mer augmente actuellement deux fois plus vite.



**80%** des déchets plastiques en mer proviennent de la terre

## La France, les atouts d'une puissance maritime

**Au cœur des enjeux maritimes**, la France dispose d'atouts pour tenir son rang de puissance maritime. Elle bénéficie de la deuxième zone économique exclusive mondiale (ZEE), dont 97 % situés en outre-mer.



L'archipel **France**, présent sur tous les océans (sauf Arctique)



**18 000 km** de côtes dont **5 800** en métropole



**10,2 millions de km<sup>2</sup>** de zone économique exclusive, la **2<sup>e</sup>** du monde derrière les États-Unis



**1 Français sur 10** habite à moins de **50 km** de la mer



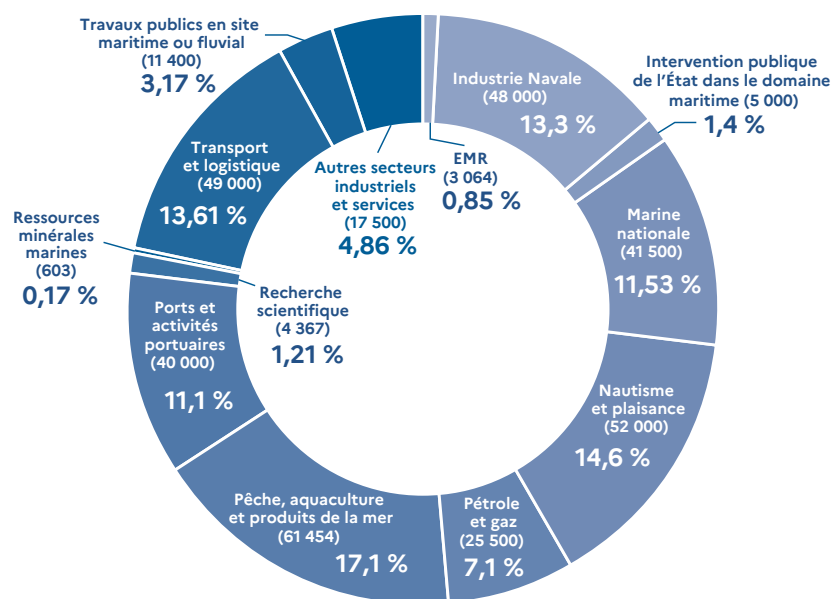
## La mer, un océan d'emplois

Le secteur de l'économie maritime ou économie bleue s'est considérablement développé : selon l'OCDE, il représente aujourd'hui **1500 milliards de dollars**, chiffre qui devrait doubler d'ici 2030.

En 2019, ce secteur représente en France **91 milliards d'euros d'activités et plus de 360 000 emplois** (avec une hausse de plus de 20% par rapport à 2016), sans compter les emplois indirects et les emplois du tourisme littoral.

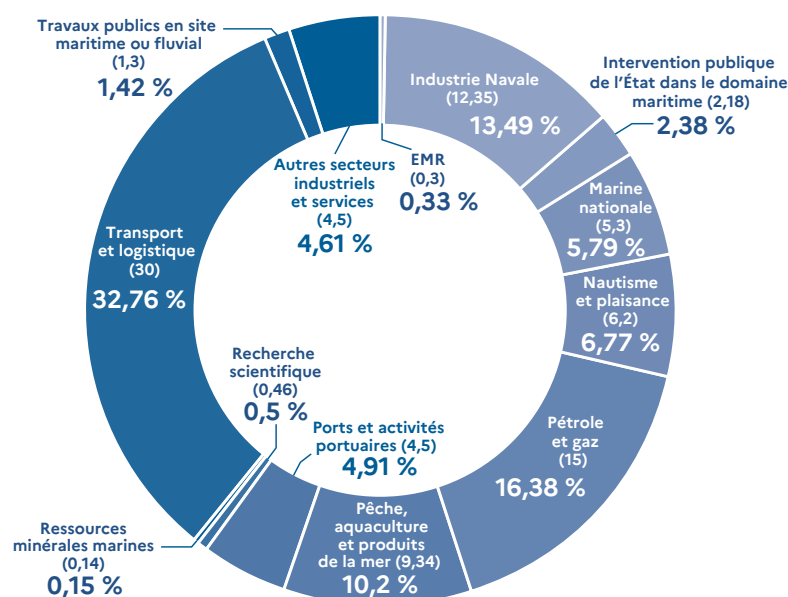
### Répartition des emplois maritimes par secteur en 2020 (Nb)

(source : Cluster maritime français)



### Chiffre d'affaires par secteur maritime en France en 2020 (milliards d'euros)

(source : Cluster maritime français)



# 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.

### 2,221 milliards d'euros...

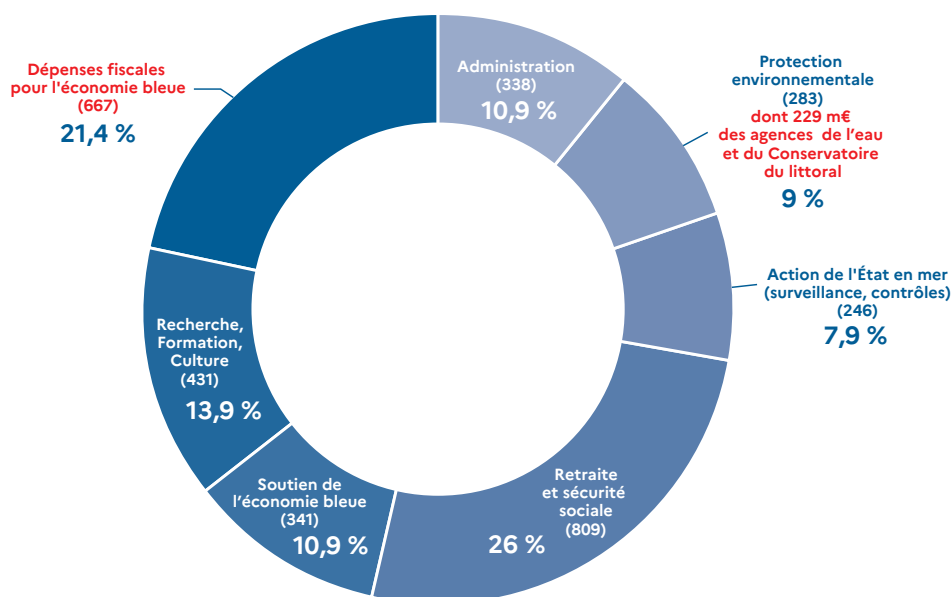
Ce sont les moyens budgétaires consacrés par l'État en 2021 pour concrétiser l'ambition maritime et littorale de la France, en hausse par rapport à 2020 (2,143 milliards d'euros). Outre ces moyens recensés dans le DPT, s'ajoutent les dépenses fiscales intervenant en soutien de

l'économie bleue (667 millions d'euros) ainsi que les dépenses publiques réalisées par les agences de l'eau pour les bassins côtiers et par le Conservatoire du littoral (229 millions d'euros).

### ...engageant 13 ministères, dont le nouveau ministère de la Mer

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

(autorisations d'engagement 2021 (2,221 milliards d'euros) + dépenses fiscales et taxes affectées)







*Construire ensemble  
l'avenir maritime  
de la France*

COMITÉ  
INTERMINISTÉRIEL  
DE LA **mer**

*Dossier de presse  
janvier 2021*

Secrétariat général de la mer  
20 avenue de Ségur – 75007 Paris  
Twitter : @SGMer