



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Premier ministre

Secrétariat
général
de la mer

Comité interministériel de la mer 2019

DOSSIER DE PRESSE





ÉDITORIAL

Le 3 décembre, le Président de la République a présenté sa vision maritime pour la France, à l'occasion des Assises de l'économie de la mer, à Montpellier. Il a insisté sur la nécessité de construire une voie qui réussisse à préserver nos océans tout en contribuant au développement harmonieux de nos sociétés.

La politique maritime s'inscrit dans le temps long, celui de la ténacité et de la continuité. Depuis plus de deux ans, le Gouvernement a mis en œuvre de nombreuses réformes pour promouvoir la place de la France au sein des puissances maritimes.

Le Comité interministériel de la mer (CIMer) est l'outil gouvernemental de décision pour tout ce qui concerne la mer et les océans. Le comité que je réunis aujourd'hui est le troisième que je préside, comme toujours avec une exigence de résultats concrets. Tous les acteurs du maritime sont impliqués dans la préparation des CIMer. Des filières économiques de la mer aux associations et organisations non gouvernementales engagées pour la protection de l'environnement marin, en passant par les régions et les collectivités locales, ils co-construisent avec nous la politique maritime de la France, dans toutes ses composantes. Je souhaite les remercier de leur implication et de leurs propositions.

Nos concitoyens, notamment lors du grand débat national, ont exprimé des attentes très fortes sur la préservation du milieu marin. Ces préoccupations font écho au rapport « océan et cryosphère » du GIEC, qui dresse un constat sans appel sur l'accélération du réchauffement climatique et son bouleversement sur l'océan. Les poumons bleus de la planète sont au bord de l'asphyxie.

Conscient de la nécessité d'aller plus loin en matière de protection de l'océan, des littoraux et de la biodiversité marine, j'ai tenu à ce que ce CIMer comporte des mesures efficaces de préservation de l'environnement. Le programme structurant de recherche sur l'océan nous permettra de conforter notre politique maritime en l'étayant sur une connaissance scientifique solide, indispensable pour suivre le cap fixé par le Président de la République et « *embrasser pleinement notre destin maritime* ».

Édouard PHILIPPE
Premier ministre



SOMMAIRE

Édito du Premier ministre	3
Éléments de bilan des CIMer 2017 et 2018	6
Accélérer la transition écologique du transport maritime	6
Développer l'économie bleue	7
Pour un usage sûr de la mer	9
Pour une meilleure connaissance de la mer	10
Mesures du CIMer 2019	12
Protéger le milieu marin	12
Bâtir l'économie maritime et portuaire du XXI ^e siècle	16
Assurer la sécurité et la sûreté en mer	21
Améliorer notre connaissance de l'océan	31
Le Comité interministériel de la mer, une politique maritime concertée	26
Panorama de l'économie maritime	27
Dépenses de l'État en matière maritime	29



ÉLÉMENTS DE BILAN DES CIMER 2017 ET 2018

Accélérer la transition écologique du secteur maritime

Comité France Océan : instance de concertation de la protection de l'environnement marin

Le Comité France Océan (CFO) a été créé à l'occasion du CIMer 2018 pour répondre à la nécessité de constituer une plateforme d'échange entre l'État et les organisations de protection de l'environnement marin. Le Comité France Océan a débuté ses travaux en décembre 2018. Présidé par la ministre de la Transition Écologique et Solidaire et animé par le SGMer, il est constitué de représentants des principales organisations non-gouvernementales de protection de l'environnement marin, des administrations en charge de la mer et de la gestion de ses ressources, de l'Office français de la biodiversité, des grands établissements publics de recherche mobilisés sur le sujet ainsi que de personnalités qualifiées.



**50 représentants d'ONG
d'établissements et de services publics**

10

**mesures CIMer 2019 issues
des travaux du CFO**

3

**groupes de travail conjoints avec le
Comité France Maritime**

Le Comité France Océan est organisé en groupes de travail centrés sur quatre thématiques prioritaires, avec comme objectif commun de proposer au Gouvernement des solutions concrètes aux problèmes posés.



**Lutte contre la prolifération des
déchets marins**



Préservation de la biodiversité marine



Lutte contre l'artificialisation du littoral



**Levée des freins à la protection
de l'environnement marin**

Favoriser le verdissement du transport maritime

Devant la nécessité et les engagements internationaux de la France d'évoluer rapidement vers un transport maritime décarboné, des mesures ont été mises en œuvre afin d'agir en faveur d'un transport maritime plus respectueux de l'environnement, depuis la construction des navires jusqu'à leur mode de fonctionnement. À l'instar de ce qui existe en mer du Nord, 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 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, au niveau de l'OMI, afin de diminuer les émissions du transport maritime.



**Classement de Méditerranée en zone
de faibles émissions**



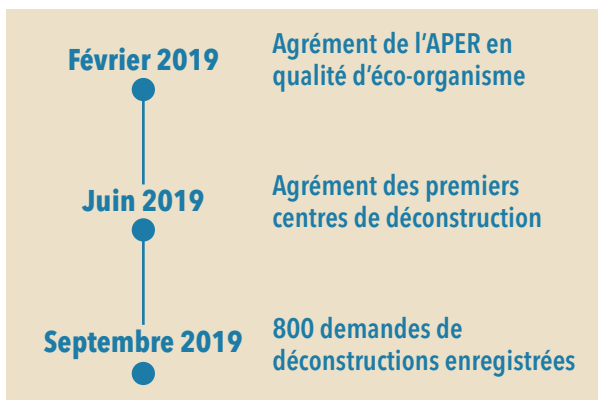
Réduction de la vitesse des navires



Vers une filière de recyclage des navires de plaisance

Chaque année, de nombreux navires de plaisance arrivent en fin de vie. Afin de gérer leur déconstruction, le Gouvernement a mis en place une filière à responsabilité élargie (REP) des producteurs de bateaux de plaisance ou de sport, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2019. Cette filière est un dispositif unique au monde dans le domaine de la plaisance, la déconstruction étant financée en partie par une éco-contribution perçue sur les ventes de navires neufs et par l'affectation d'une part du droit annuel de francisation des navires.

La déconstruction effective de bateaux hors d'usage a débuté en août 2019. Afin d'accroître le nombre de navires déconstruits, l'Association pour la Plaisance Écoresponsable (APER) met en place des opérations exceptionnelles de collecte. Enfin, pour répondre à ses objectifs de valorisation de matière, des travaux d'études ont été lancés avec d'autres fédérations industrielles fabriquant des produits en matière composite.



19 centres de déconstruction agréés



100 navires déconstruits à ce jour



Objectif d'ici fin 2020 : un centre de déconstruction à - de 100 km de chaque bateau à déconstruire

Développer l'économie bleue

Faciliter le financement de l'innovation maritime

Le CIMer 2018 a décidé de favoriser la structuration de la filière des industriels de la mer, en créant le Conseil de la recherche et de l'innovation des industriels de la mer (CORIMER), qui a pour but de sélectionner des projets innovants pour faciliter leur financement. Le CORIMER devient l'instance de dialogue et d'orientation entre le comité R&D de la filière des industriels de la mer et les pouvoirs publics gestionnaires des guichets de financement de la R&D.

4

feuilles de route identifiées dans les filières :

Green ship



Smart ship



Smart yard



Smart offshore industries



Installation du CORIMER en janvier 2019

19

projets innovants sélectionnés en 2019

Pour un montant total de 105 M€



Renforcer la compétitivité portuaire

Pour faire face à la concurrence des ports du Nord de l'Europe, les décisions prises par le Gouvernement, lors du CIMer 2018, ont permis de conforter le modèle économique des grands ports maritimes en leur redonnant de nouvelles capacités de développement.

Cette nouvelle ambition pour les ports se traduit dans l'élaboration d'une stratégie nationale portuaire dont l'enjeu consiste à consolider le rôle des ports dans les chaînes logistiques mondiales, tant côté mer que côté terre, pour reconquérir des parts de marché sur leurs concurrents européens. La méthode d'élaboration de la stratégie est résolument nouvelle par rapport la précédente stratégie de 2013, puisqu'elle est le résultat d'une coopération au niveau national entre l'État et les régions (autorités portuaires des principaux ports décentralisés) et portera ainsi sur l'ensemble du système portuaire français.

230 acteurs publics et privés consultés

30 ateliers de travail réunis en 2019

 la stratégie nationale portuaire présentée au CIMer 2019

Ces mesures seront pour certaines mises en œuvre dès 2020 et traduites dans les contrats d'objectifs des grands ports maritimes. Parallèlement, des travaux ont été engagés avec la Banque des Territoires pour accompagner la mise en place d'une plateforme numérique nationale. Elle permettra de poursuivre de manière globale et coordonnée la digitalisation des flux d'information associés au passage de la marchandise et leur traçabilité en favorisant les solutions digitales pertinentes pour répondre aux besoins des différents acteurs des chaînes logistiques. Enfin, concernant la gouvernance de l'ensemble portuaire, les décisions prises par le Gouvernement ont permis de conforter la dynamique de coopération et d'intégration des axes portuaires et logistiques à partir des trois principaux points d'entrée maritimes. La préfiguration d'un nouvel établissement public issu de la fusion des ports du Havre, de Rouen et de Paris (HAROPA) aboutira à la création au 1^{er} janvier 2021 d'un grand port unique couvrant l'axe de la Seine, de l'hinterland vers son débouché maritime.

Développer les énergies marines renouvelables

La France a pour objectif de porter à 33% la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique et à 40% dans la production d'électricité. Pour parvenir à cette trajectoire ambitieuse, la loi énergie climat a fixé comme cible de porter à 1 GW par an le rythme d'attribution d'ici à 2024.



7 projets de parcs éoliens posés attribués depuis 2011



4 fermes pilotes éoliennes flottantes en cours de développement

1 GW

Objectif annuel pour l'éolien en mer

Pour cela, le Gouvernement a procédé à une refonte du processus de développement des projets éoliens en mer, notamment pour en diminuer les coûts et les délais. La participation du public sur les projets éoliens en mer est dorénavant réalisée en amont des appels d'offre. L'État mène plus d'études techniques et une plus grande flexibilité sur les choix technologiques est laissée aux porteurs de projet. C'est dans ce cadre que se déroule le débat public pour le prochain projet éolien en mer d'1 GW au large de la Normandie et que le projet éolien en mer au large de Dunkerque a été attribué en juin 2019.



Développer la cybersécurité en matière maritime

Face à une menace cyber grandissante à mesure que les acteurs maritimes opèrent leur transition numérique, le CIMer 2018 prévoyait la création d'une structure de gouvernance dédiée au risque cyber dans le secteur maritime. Le premier Conseil de Cybersécurité du Monde Maritime (C₂M₂) s'est ainsi tenu le 7 novembre 2019, sous la présidence du SGMer. Avec l'appui de l'Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information (ANSSI), il est destiné à coordonner des acteurs privés et publics, afin d'assurer une meilleure connaissance des menaces et de renforcer la capacité d'action collective du monde maritime.



Créer une certification en matière de sécurité



Sécuriser les ports



Mettre en place un centre de réponse d'urgence

L'élaboration d'une stratégie nationale de cybersécurité du monde maritime, la sécurisation des ports, la mise en place d'un Centre de partage et d'analyse de l'information (ISAC) et d'un centre de réponse d'urgence (CERT) et la constitution d'une filière de certification sont les premiers projets portés par ce nouvel organisme. À terme, cette commission devrait permettre l'instauration d'un Centre national de coordination du cyber pour le maritime.

Pour un usage sûr de la mer

Améliorer la sécurité des sports et des loisirs nautiques

Présenté lors du CIMer 2018, le Système national d'observation de la sécurité des activités nautiques (SNOSAN) fournit des données objectivées de l'accidentalité à la plaisance et, entre autres sur les noyades en mer. Son déploiement par les ministères partenaires a permis de bénéficier progressivement d'observations utiles pour identifier les actions de prévention et de secours pertinents.

Le SNOSAN s'inscrit ainsi plus largement dans l'action portée par la ministre des Sports pour faciliter l'accès au milieu aquatique pour tous et particulièrement les enfants avec notamment le plan de lutte contre les noyades « Aisance aquatique » lancé en avril 2019. Ce plan vise à mieux prévenir les risques de noyades en responsabilisant notamment les parents à l'acquisition des bases du savoir flotter pour les enfants et ce, dès le plus jeune âge, tout en les sensibilisant aux plaisirs de l'eau. Dans le cadre de ce plan, l'Agence nationale du Sport a mobilisé des moyens inédits - 3M € sur le dispositif « J'apprends à Nager » (doublé par rapport à 2017) - qui seront reconduits en 2020 pour favoriser l'apprentissage de la natation, y compris des adultes. Ces dispositifs participent à l'émergence d'une Génération Océan 2024.



Un site www.snosan.fr ouvert à tous



1 M€ pour former les encadrants de « Classes bleues »



3 M€ consacrés au dispositif « j'apprends à nager »



Renforcer la sécurité dans les ports

Le CIMer 2017 a décidé de la poursuite de la création de pelotons de sûreté maritime et portuaire. En 2019, l'unité de Calais clôt la mise en place de ce dispositif dans les ports de commerce d'intérêt majeur.



6 PSMP installés : Le Havre, Port-de-Bouc, Marseille, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire et Calais

Le CIMer du 17 novembre 2017 avait décidé d'étendre le champ d'application de l'article 78-2-2 du code de procédure pénale qui permet aux forces de sécurité intérieure de procéder à des contrôles d'identité et aux visites de bateaux, navires et engins flottants dans les eaux territoriales et intérieures, dans les ports, dans le cadre de la lutte contre les infractions liées au terrorisme, à la détention d'armes et d'explosifs ainsi qu'au trafic de stupéfiants. Ce dispositif a été mis en place en mars 2019 (loi de programmation et de réforme de la justice) et a montré son efficacité lors de diverses manifestations comme le festival de Cannes en mai 2019 et l'Armada de Rouen, à laquelle participaient près de 600 000 personnes, au mois de juin 2019.

Consolider la coopération navale volontaire

Le Contrôle naval volontaire prévoit depuis 2001, dans des zones définies, un lien entre la Marine nationale et de nombreux navires de commerce, véritable « capteurs civils » pour échanger des informations relatives à la sûreté maritime. En retour les armateurs reçoivent des informations de sûreté et des préconisations nécessaires. Ce dispositif est progressivement monté en puissance depuis sa création.

Le CIMer 2018 a décidé la révision de l'instruction relative à ce dispositif désormais appelé coopération navale volontaire, afin d'y intégrer certains armateurs étrangers ainsi que de nouveaux partenaires. Cette révision a permis une hausse du nombre de navires faisant l'objet d'un protocole de coopération (283 en 2019 contre 256 en 2018). Le transfert à Brest en mars 2019 du centre de sécurité maritime de la corne d'Afrique (MSCHoA), désormais co-localisé auprès de l'organisation chargée du partage de l'information au niveau national (MICA Center), et de la cellule chargée du suivi spécifique du Golfe de Guinée (MDAT-GoG), est un signe du renforcement de la position de la France comme nation clef de la sûreté maritime.

Pour une meilleure connaissance de la mer

Trois portails à la disposition des Français pour mieux comprendre la mer

Le Premier ministre avait fait du lien entre les Français et la mer une des priorités du CIMer 2018. La connaissance du milieu marin et des activités et sa diffusion au plus grand nombre est une des réponses à cette priorité. Pour cela, trois portails d'information en matière maritime ont été mis en ligne.



Portail Milieu Marin

Le portail [milieumarinfrance](#), mis en ligne en mai 2019, a pour objectif de faciliter le partage et la diffusion des données sur le milieu marin et ses usages. Il propose des informations générales sur l'état des écosystèmes marins en France, les différentes activités et usages en mer, et les actions de protection et de restauration du milieu.



Portail Limites maritimes

Le portail [national des limites maritimes](#) permet à l'ensemble des usagers de la mer - entreprises, instituts publics, particuliers mais aussi États étrangers - de disposer d'informations fiables sur les limites précises des espaces maritimes français



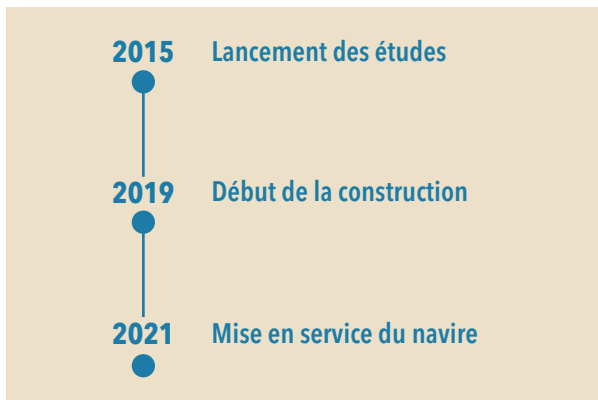
Portail Géolittoral

Le portail [Geolittoral](#), offre un accès à de nombreuses données cartographiques. Il a été enrichi par la planification des espaces maritimes : on y trouve les stratégies de façade maritime et les données cartographiques afférentes.



Un nouveau navire de recherche archéologique sous-marine

Le CIMer 2018 a acté la construction d'un nouveau navire répondant aux besoins de l'étude et la préservation du patrimoine archéologique situé dans le domaine public maritime français. La construction d'un navire de recherche archéologique de nouvelle génération a donc été lancée au printemps 2019 après une série d'études menées depuis 2015 par les services du ministère de la Culture avec plusieurs partenaires industriels français qui ont été couronnées par un soutien financier fort de L'État via l'ADEME dans le contexte de son appel à projet « Les navires du futurs ».



Le navire portera le nom d'Alfred Merlin, en hommage à l'archéologue français, directeur de 1907 à 1913 de la première fouille archéologique sous-marine au monde, celle de l'épave de Mahdla

Construit au chantier iXblue shipyard, de La Ciotat, le futur navire sera dès le printemps 2021 en mesure de soutenir des opérations de détection électronique, de mettre en œuvre une nouvelle génération de robots conçus et construits dans le cadre d'un partenariat associant le ministère de la Culture à des laboratoires de recherche en robotique, et de projeter jusque dans les outre-mer français l'ensemble de ces moyens ainsi que des équipes de plongeurs.

Réaliser une base de données des formations maritimes

Partant du constat d'un manque de lisibilité des formations disponibles ayant trait à la mer, le Premier ministre avait décidé, lors du CIMer 2018, que soit créé un outil permettant l'accès à l'ensemble des offres de formation supérieures maritimes, à destination des jeunes en formation et des acteurs économiques et territoriaux.

Les offres sont en effet très nombreuses et leur contenu évolue rapidement. À l'issue d'un travail de recensement des bases de données de tous les établissements d'enseignement supérieur et des écoles, le ministère de l'Enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation a initié un projet de plateforme informatique capable de recenser automatiquement dans de multiples bases de données les formations maritimes pertinentes. ■



MESURES CIMER 2019

PROTÉGER LE MILIEU MARIN

1. Zéro déchet plastique en mer en 2025



ENJEUX

Déchets les plus répandus dans l'environnement marin, les plastiques sont responsables de nombreuses nuisances environnementales et socio-économiques. Indépendamment des dommages causés aux espèces marines et à leurs habitats, cette pollution peut aussi compromettre l'attrait touristique du littoral français, endommager les moteurs et les filets de pêche ou encore être à l'origine d'obstructions sur les voies navigables.



l'équivalent d'un camion poubelle de plastique déversé dans l'océan chaque minute

80%

des déchets en mer proviennent de la terre.



94% des estomacs d'oiseaux en mer du Nord contiennent du plastique.

MESURES

Face à ce constat, le Gouvernement met en œuvre une feuille de route pour lutter contre les pollutions plastiques en mer avec l'objectif de « zéro déchet plastique en mer en 2025 ». Il agira sur 3 volets :

1

La prévention des pollutions plastiques en amont en renforçant la réglementation et la responsabilité des acteurs.

2

Des actions de lutte contre les déchets plastiques sur les voies de transferts, le littoral et en mer.

3

La sensibilisation, l'information et l'éducation.

EFFETS ATTENDUS

De multiples bénéfices écologiques (protection de nombreuses espèces et habitats subissant des impacts dus aux déchets marins) et socio-économiques (pour le tourisme, la pêche, la navigation, les activités portuaires, la santé, l'image des filières de l'économie maritime, la création d'emplois dans l'économie circulaire, etc.) sont attendus.



2. 100% des récifs coralliens protégés en 2025 : Déploiement du plan d'actions pour leur protection dans les outre-mer français



ENJEUX

La France est le 4^{ème} pays corallien au monde, les outre-mer français abritant 10 % de la surface corallienne globale, ce qui en fait un enjeu majeur du développement durable ultramarin et confère au pays une responsabilité particulière à l'égard de la protection de ces écosystèmes vulnérables.

Aujourd'hui, les récifs coralliens sont menacés. L'action humaine et le réchauffement climatique impactent fortement ces écosystèmes fragiles.



1/3 des espèces marines connues vivent dans les récifs coralliens



500 millions d'euros annuels rapportés par les récifs coralliens dans les outre-mer français (directement comptabilisé dans les statistiques économiques et jusqu'à 1,3 millions avec une approche plus large).



67% des récifs coralliens français sont aujourd'hui couverts par une aire marine protégée et susceptibles de faire l'objet de mesures de protection

MESURES

1

Renforcer le cadre de la protection en mer

2

Réduire efficacement les pressions venant du bassin versant

3

Éviter-Réduire-Compenser en milieu corallien

4

Gérer les crises écologiques touchant les récifs coralliens

5

Surveiller et mieux connaître les récifs coralliens

6

Communiquer et sensibiliser pour renforcer la prise en compte des récifs coralliens par les différents acteurs

EFFETS ATTENDUS

Atteindre l'objectif de 75 % des récifs coralliens protégés par une aire marine en 2021, et 100 % en 2025.



3. Protéger les populations de cétacés



ENJEUX

Espèces emblématiques de la biodiversité marine, les cétacés, au-delà de leur valeur intrinsèque, bénéficient d'un attachement culturel important et sont les garants de l'équilibre des écosystèmes marins. Aujourd'hui, certaines espèces de cétacés présentes dans les eaux françaises sont menacées. Les raisons de leur déclin ne sont pas totalement connues mais les activités humaines, plus particulièrement marines et littorales, impactent de manière prépondérante les cétacés. En outre, certaines pressions comme le dérèglement climatique, certaines activités halieutiques, le bruit sous-marin anthropique, le trafic maritime, les pollutions chimiques et physiques, affectent de manière directe et indirecte les cétacés.

143 256 km²

de superficie pour le sanctuaire Agoa – aire marine protégée (AMP) de statut international pour la protection des mammifères marins – soit la totalité de la superficie de la Zone économique exclusive (ZEE) des Antilles françaises.

87 500 km²

c'est la superficie du sanctuaire Pélagos, espace maritime faisant l'objet d'un accord entre l'Italie, Monaco et la France pour la protection des mammifères marins qui le fréquentent.

MESURES

Le plan national d'actions pour la protection des cétacés vise à mobiliser l'ensemble des acteurs pour réduire les différentes sources de perturbations des cétacés. Il s'articule autour de 4 axes stratégiques :

- 1**
Renforcer la connaissance
- 2**
Réduire les pressions anthropiques
- 3**
Renforcer l'action internationale
- 4**
Sensibiliser le grand public

Plusieurs actions concourant à la mise en œuvre du plan sont engagées :

- Augmentation des moyens financiers alloués à l'Observatoire Pelagis, acteur clé de l'expertise scientifique française sur la conservation des populations de mammifères marins ;
- Renforcement des mesures techniques et de gestion pour réduire les captures accidentelles dans les engins de pêche dans le golfe de Gascogne ;
- Renforcement des contrôles liés à la protection des cétacés ;
- Fixation, au niveau national, d'une distance minimale d'approche des cétacés de 100 mètres dans toutes les aires marines protégées ;
- Mobilisation internationale des acteurs pour la création d'une zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) en mer Méditerranée.

EFFETS ATTENDUS

Le plan national d'actions pour la protection des cétacés doit permettre de préserver les populations de cétacés en termes d'abondance, de distribution et de diversité. Il encourage à la consolidation, à l'acquisition des connaissances sur les dynamiques de population des cétacés, incite à des changements de pratiques pour diminuer les pressions anthropiques exercées sur les cétacés et engage à une meilleure sensibilisation des parties prenantes.



4. Encadrer et développer des mouillages organisés et écologiques



Afin de protéger de manière durable les fonds marins et en particulier la végétation subaquatique, habitat marin sensible, la réglementation des mouillages évoluera pour privilégier le recours aux zones de mouillage écologiques. À cet effet, le Gouvernement mettra en place et accompagnera un dispositif de mouillages organisés dans chaque façade et bassin ultramarin. Par ailleurs, un plan national d'équipement sera préparé par façade et bassin maritime et une harmonisation incitative des redevances favorisera le recours à ces zones. Un guide sur la réglementation applicable et les enjeux environnementaux liés aux mouillages sera élaboré en complément de ces actions.

5. Adopter le référentiel de suivi sur les entreprises pour 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)

Afin que les entreprises puissent évaluer leurs impacts, se fixer des objectifs ambitieux et communiquer sur leurs résultats de manière transparente, le ministère de la Transition écologique et solidaire, la Fondation de la mer et le Boston Consulting Group créent le premier référentiel de suivi pour l'ODD14. Il sera mis à disposition de tous les acteurs privés en accès libre. Il sera disponible d'abord pour les entreprises françaises puis sera progressivement ouvert et promu à l'international courant 2020.

6. Réduire le rythme d'artificialisation des espaces littoral, de l'estran et des fonds marins dans les eaux sous juridiction française

Dans le prolongement du Plan Biodiversité lancé en juillet 2018, le Président de la République a annoncé la mise en place de l'objectif de zéro artificialisation nette du territoire, faisant le constat des conséquences pour les populations et pour notre environnement. L'artificialisation constitue en effet une pression très importante sur les milieux naturels et marins, tout particulièrement sur l'espace littoral. Le CIMer met en place une démarche qui, de la définition des cibles en termes d'artificialisation à la mise en place d'opérations de restauration ou de développement d'éléments de biodiversité, concourra à l'atteinte de l'objectif zéro artificialisation nette. ■



BÂTIR L'ÉCONOMIE MARITIME ET PORTUAIRE DU XXI^e SIÈCLE

7. Point d'étape sur la stratégie nationale portuaire 2020 / 2025



ENJEUX

Pour répondre aux transformations profondes et rapides du secteur portuaire et logistique, qu'elles soient de nature politique (stratégie européenne de connectivité, initiative des routes de la soie, Brexit, etc.), économiques (concentration des armateurs, évolution des coûts relatifs des carburants, réformes de la chaîne logistique...), écologiques (transports décarbonés à l'horizon 2050) et numériques (digitalisation des chaînes de transports), la Stratégie nationale portuaire portera 4 ambitions majeures déclinées en objectifs stratégiques :

- les ports, maillons de la chaîne logistique, résolument tournés vers l'excellence opérationnelle et l'entrepreneuriat ;
- les ports, acteurs des territoires et outils de développement économique ;
- les ports hubs de la transition écologique ;
- les ports intelligents et connectés, moteurs de l'innovation et de la transition numérique.

MESURES

La Stratégie nationale portuaire se déclinera notamment autour des mesures suivantes :

- 1**
Créer un comité stratégique portuaire rattaché au Comité interministériel de la Logistique (CILog)
- 2**
Identifier les leviers pour attirer les entreprises de la transition écologique sur la zone industrialo-portuaire

3
Créer un écolabel flux logistiques

4
Mettre en place un observatoire des coûts de passage du fret dans les ports dès 2021

5
Anticiper et faciliter l'implantation des activités économiques dans les zones industrialo-portuaires en renforçant le rôle d'aménageur des ports

6
Construire début 2020, un partenariat avec Business France afin de valoriser la compétitivité du système portuaire français à l'international dans le cadre de la « Team France Export »

7
Accompagner l'émergence de solutions digitales par le biais d'une plateforme logistique numérique

8
Mettre en œuvre le « Dites-le nous une fois » et « Zéro papier » sous la forme d'un guichet unique maritime dans les ports français à horizon 2025

9
Lancer un « workshop recherche portuaire » qui élaborera une vision nationale de la recherche et l'innovation portuaire

10
Réunir le Conseil des administrateurs des grands ports maritimes

11
Définir une trajectoire de transition écologique dans chaque grand port maritime

12
Doter tous les grands ports maritimes d'un contrat d'objectif et de performance

13
Créer un groupe de « chief digital officer » au sein des ports, chargé notamment de renforcer l'innovation et la cybersécurité portuaire afin de préparer le port du futur

EFFETS ATTENDUS

Fixer un cap au système portuaire français, et en particulier aux grands ports maritimes, qui devront traduire dans leur projet stratégique en cours d'élaboration les ambitions de la stratégie nationale portuaire stratégique.

Passer à une phase offensive de reconquête de parts de marché des ports français en faisant de la transition écologique un avantage compétitif.

Pérenniser, au niveau national, un espace d'échange stratégique entre l'État et les autorités portuaires régionales pour assurer une meilleure cohérence du système portuaire dans son ensemble.



8. Limiter la pollution atmosphérique due aux navires

ENJEUX

Les navires participent à la pollution atmosphérique en émettant notamment des oxydes de soufre, des oxydes d'azote et des particules fines. Lorsqu'ils se trouvent dans les ports, en particulier dans des agglomérations densément peuplées, leurs émissions augmentent parfois significativement les niveaux de pollution urbains.

La réduction de ces nuisances est une attente forte de nos concitoyens. En matière d'oxydes de soufre, une première étape importante sera franchie grâce à l'entrée en vigueur au plan mondial le 1^{er} janvier 2020, d'une nouvelle norme qui divise par sept le taux de soufre des carburants marins (0,5 % au lieu de 3,5 % aujourd'hui).

MESURES

Pour aller plus loin, le Gouvernement promet une approche globale en attaquant le problème sous deux angles : verdissement des navires eux-mêmes et développement des services de fourniture d'énergie alternative dans les ports.

Navires propres

- lancement début 2020 d'un appel à projets du programme d'investissements d'avenir « navires propres et intelligents ».
- promotion de la charte SAILS pour mettre en avant les pratiques durables mises en place par les armateurs français qui souhaitent aller au-delà du respect de la réglementation européenne.
- préparation d'un Ecolabel sur l'ensemble de la chaîne logistique et intermodale des flux transitant par les ports français.

Offre de carburants alternatifs dans les ports

- mesures fiscales pour favoriser l'activité des terminaux de fourniture de gaz aux navires ainsi que pour installer des dispositifs de raccordement électrique à quai.
- accompagner les ports dans l'instruction de leurs demandes de financement : information sur les opportunités offertes, conseils pour le dépôt, soutien des dossiers auprès de la Commission.
- 1^{er} janvier 2020 : entrée en vigueur du nouveau statut des opérateurs d'infrastructures de recharge (reconnus comme prestataires de service).

- une mission CGEDD/IGF sera mandatée pour examiner les leviers de politique publique mobilisables et pour étudier la question du modèle économique de la fourniture de carburants alternatifs.

EFFETS ATTENDUS

- À court terme, la flotte de commerce française comportera un nombre significatif de navires au gaz naturel liquéfié, sous l'impulsion des principaux armateurs engagés dans la transition énergétique.
- L'avitaillement en GNL à partir de certains ports français sera possible, ce qui contribuera également à créer de l'emploi.
- Le raccordement électrique de certains types de navires, notamment les paquebots en escale, permettra de réduire la pollution atmosphérique

9. Adapter la fiscalité foncière des ports



La soumission récente des grands ports maritimes à la fiscalité foncière fragilise ces établissements publics directement confrontés au champ concurrentiel international. Le Gouvernement met en place une méthode d'imposition des ports pour préserver leur compétitivité et sécuriser le mode de calcul (par exemple, non-imposition des espaces non commerciaux, dont les bassins, les digues et les bâtiments de régulation du trafic).

10. Poursuivre le renforcement des axes de coopération interportuaire

Le Gouvernement a décidé lors du CIMer 2018 de renforcer la coordination interportuaire des 3 axes majeurs nationaux : Seine, Méditerranée-Rhône-Saône et Nord.



A l'issue d'un point d'étape réalisé par la préfiguratrice de la fusion des trois ports de l'axe Seine, le Gouvernement valide l'architecture de la gouvernance du nouvel établissement.

Concernant l'axe Nord, le Gouvernement veillera au développement d'actions de promotion collectives renforçant la place des ports des Hauts-de-France comme acteurs majeurs du hub marchandises nord européen, tout en accroissant l'excellence en matière environnementale ainsi que la sécurité et la sûreté des espaces portuaires, maritimes et de la chaîne logistique.

L'État expérimentera sur l'axe Méditerranée l'écolabel flux logistique.

11. Faire évoluer le statut du port de Saint-Pierre et Miquelon

Le Gouvernement a décidé la nomination d'un préfigurateur en vue de la transformation du port en établissement public.

12. Faire évoluer l'Institut National de la Plongée professionnelle (INPP)



Afin de répondre aux besoins croissants du secteur de la plongée professionnelle, l'État lance une réflexion sur les

évolutions souhaitables de l'Institut National de la Plongée professionnelle dans le but de le conforter dans son rôle de centre d'expertise hyperbare national avec une vocation internationale.

13. Sécuriser les procédures d'instruction des demandes d'autorisation d'exploitation des cultures marines



Pour soutenir le développement de l'exploitation des cultures marines, l'État prévoit de modifier la procédure d'instruction des demandes d'exploitation. Le régime d'autorisation est régi par un corpus complexe de réglementations. Cette mesure vise à simplifier l'articulation de ces règles pour apporter plus de sécurité juridique aux pétitionnaires.

14. Promouvoir le secteur de la croisière durable



Pour développer le secteur de la croisière française face à un marché hautement concurrentiel, le Gouvernement s'engage à :

- promouvoir les destinations françaises en mettant en avant un modèle de croisière durable et responsable ;



- améliorer les outils de défiscalisation des investissements dans le domaine de la croisière en outre-mer par une adaptation des critères d'éligibilité prenant en compte les retombées économiques pour les territoires ;
- intégrer la croisière dans les initiatives de généralisation de l'alimentation électrique à quai des navires et en soutenant la charte Sails par laquelle les armateurs s'engagent sur des bonnes pratiques visant à réduire l'impact environnemental de la flotte de commerce.

15. Améliorer la visibilité et l'attractivité des métiers de la pêche

Afin de pallier le manque d'attractivité des métiers de la pêche, l'État fait la promotion dans les établissements d'enseignement du programme « Lignes d'Horizon » conçu pour mieux faire connaître les métiers de la pêche auprès des jeunes pour la définition de leur projet professionnel.

16. Assurer aux ports la connaissance des activités de location de navires à des fins hôtelières par les plateformes

Les nouveaux modes de location des navires de plaisance à des fins hôtelières sont des opportunités pour les territoires mais posent des questions de sécurité des biens et des personnes dans les enceintes portuaires. L'État proposera des mesures pour répondre aux préoccupations des gestionnaires de ports, tout en garantissant le développement de ces nouvelles formes de location.

17. Optimiser les réseaux et les infrastructures d'énergie

Dans le cadre de la mise en œuvre de la Programmation pluriannuelle de l'énergie sur l'éolien en mer, l'État étudiera systématiquement, lors du lancement d'un nouveau projet, les possibilités d'extension de ce dernier afin de pouvoir mettre en place un raccordement mutualisé. RTE devra proposer des mesures pour optimiser le réseau de transport pour l'éolien en mer, en concertation étroite avec l'État, le régulateur et les acteurs maritimes.

Afin d'éclairer le débat public, RTE mettra à disposition des simulations sur les conséquences des différents scénarios d'implantations des parcs en termes de réseau et de coûts. Les

futures plateformes en mer devront être « multi-usages » et faire l'objet d'une co-construction avec les territoires pour favoriser les co-usages en mer, mieux connaître les milieux marins et l'impact des énergies marines renouvelables sur les écosystèmes».

18. Assurer le suivi des parcs éoliens en mer par façade maritime

Afin de rationaliser le suivi des parcs éoliens en mer, notamment les mesures « Éviter-réduire-compenser » nécessaires à l'autorisation environnementale, le Gouvernement instaure la façade maritime comme échelle de référence de ce suivi.



19. Simplifier la procédure de pose de câbles

Compte tenu de l'importance des câbles pour le bon développement de notre économie et leur importance stratégique, l'État identifie les leviers à activer pour harmoniser et fluidifier l'instruction des dossiers de pose de câble sur le sol français.

20. Préserver et maintenir des itinéraires adaptés pour le transport routier de bateaux

Face aux difficultés de livraison des convois exceptionnels routiers transportant des bateaux de plaisance, le Gouvernement lancera une étude pour identifier les blocages. Les préfets organiseront une concertation avec les gestionnaires concernés pour identifier des solutions locales.



21. Optimiser l'instruction relative à l'exploitation des granulats marins

L'État met en œuvre en concertation avec les parties prenantes les propositions du rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable et du Conseil général de l'économie sur l'impact environnemental et économique des activités d'exploration et d'exploitation des ressources minérales marines.

22. Fusionner les procédures de francisation et d'immatriculation des navires

La filière plaisance fait l'objet d'une fiscalité spécifique, et les administrés doivent effectuer des démarches auprès de deux administrations pour un même navire. Cette mesure vise à simplifier les déclarations des usagers grâce à la dématérialisation et à l'unification des démarches via un portail unique dédié aux plaisanciers.

23. Améliorer l'offre de formation maritime



Le Gouvernement poursuit son action de consolidation de l'offre de formation maritime en métropole et dans les outre-mer par la signature d'une convention-cadre au niveau national entre le ministère de la Transition écologique en solidaire et le ministère de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse (sur le modèle de celle existant pour l'enseignement agricole) qui sera déclinée localement.

24. Faciliter l'instruction des projets de R&D au sein du CORIMER

Le Gouvernement révisé la procédure d'instruction des projets de R&D de la filière des industries de la mer dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir (PIA) afin d'optimiser les délais de traitement.

25. Améliorer la connaissance sur les stocks de pêche en outre-mer

Dans le cadre de la validation par la Commission européenne des régimes d'aide pour les régions ultrapériphériques (RUP), un programme de recherche financé par le ministère des Outre-mer via l'Agence française de développement apportera l'appui nécessaire pour renforcer le dispositif de collecte et développer le modèle d'évaluation des stocks de pêche en outre-mer.

26. Faire du port fluvial de Saint-Laurent-du-Maroni le pôle de développement économique de l'Ouest guyanais

L'État soutient le projet de développement portuaire de la communauté de communes de l'Ouest guyanais (CCOG) à Saint-Laurent-du-Maroni et confirme sa participation dans le Fonds exceptionnel d'investissement. Une assistance à maîtrise d'ouvrage et des facilités de financement pourront être octroyées par l'Agence Française de Développement. ■



ASSURER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ EN MER

27. Approuver et mettre en œuvre le schéma directeur de la Fonction Garde-Côtes



CONTEXTE

Le modèle français de « Fonction Garde-Côtes », formalisé par décret du 22 juillet 2010, organise la coordination des actions et la mutualisation des moyens humains et matériels, navals et aériens, des administrations responsables de la mise en œuvre de l'action de l'État en mer, c'est-à-dire les responsabilités dans les domaines de la sécurité des personnes et des biens et de la protection de l'environnement ainsi que les pouvoirs de police de l'État en mer. La Fonction Garde-Côtes est coordonnée par le Secrétaire général de la mer, lui-même sous autorité directe du Premier ministre.

La Fonction Garde-Côtes dispose des moyens suivants :



Une centaine de bâtiments > 20 m



200 embarcations mises en œuvre à partir de la terre



Mis en œuvre par 7 administrations

(Direction générale de la Sécurité civile et de la gestion des crises, Direction des affaires maritimes, Police nationale, Marine nationale, Gendarmerie nationale, Gendarmerie maritime, Direction générale des douanes et des droits indirects)

Pour assurer les missions de la Fonction Garde-Côtes, il est indispensable de garantir une cohérence globale dans l'acquisition des moyens nautiques de chaque administration, tout en prenant en compte les spécificités propres à chacune d'elles.

MESURES

1.

Mise en place d'un schéma directeur qui repose sur l'analyse des missions de la Fonction Garde-Côtes et de leurs évolutions par façade maritime et bassin ultramarin. Ce schéma directeur définit le format des moyens, nautiques dans un premier temps, nécessaires à la continuité de ces missions.

2.

Renforcer la coordination des administrations dans la phase amont des opérations d'acquisition des moyens > ou = à 20 mètres, en se projetant sur un horizon temporel à dix ans.

EFFETS ATTENDUS

Le schéma directeur de la Fonction Garde-Côtes a pour objectif de permettre le maintien du format des moyens nautiques sur la période 2020-2030, en réduisant les risques de rupture capacitaire, tout en apportant une plus grande cohérence à la répartition des moyens de l'action de l'État en mer. Il devrait par ailleurs permettre un rajeunissement significatif de la flotte de la Fonction Garde-Côtes (12 ans d'âge moyen en 2030, contre 21 ans en 2019).



28. Pérenniser le modèle du sauvetage en mer



ENJEUX

« Aussi, suis-je venu vous dire, ce matin, que nous nous battons pour faire vivre ce beau modèle, solidaire et fraternel, du sauvetage en mer. Le Gouvernement et le Parlement le feront et ils sont déjà engagés ensemble. Et j'y veillerai. »

Président de la République

Cérémonie d'hommage aux victimes du naufrage du canot *Jack Morisseau*
Les Sables d'Olonne, le 13 juin 2019

La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) doit faire face à plusieurs défis, confrontée aux exigences croissantes d'une société plus judiciarisée et au sein de laquelle l'engagement bénévole est moins fort. La sociologie des bénévoles évolue sensiblement, avec l'attrition du vivier de marins professionnels et l'arrivée désormais très majoritaire de plaisanciers (71 % des équipages) tandis que la flotte, vieillissante, exige un renouvellement majeur au cours des dix prochaines années.

Au-delà de l'attachement indéfectible des bénévoles et des parties intéressées au modèle de la SNSM, les préoccupations sont plurielles. Les bénévoles souhaitent être mieux reconnus, mieux accompagnés et mieux protégés. La trajectoire financière doit être stabilisée et la gouvernance renouvelée.

MESURES

1

Accompagner la pérennisation du modèle économique de l'association en portant à 10,5 M€ le soutien financier de l'État (hors taxes affectées).

2

Définir et entériner un plan d'action partenarial « appui à la consolidation de l'avenir de la SNSM 2020-2022 » entre l'État, la SNSM et des acteurs partenaires tels que les collectivités locales ou les financeurs, à horizon 2020.

3

Attribuer la qualité de pupille de la Nation aux enfants de sauveteurs en mer péris en opération de sauvetage avec effet rétroactif, comme annoncé par le président de la République lors des Assises de l'économie de la mer.

EFFETS ATTENDUS

La condition de bénévole est clarifiée et améliorée, la stabilité financière de l'association est garantie et la gouvernance est accompagnée vers un fonctionnement plus participatif.



29. Optimiser certains champs du dispositif de lutte contre les pollutions marines

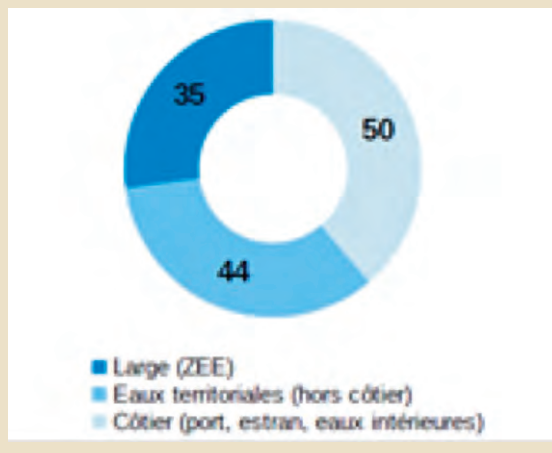
ENJEUX



129 pollutions confirmées en 2018

3/4 des pollutions constatées en-deçà de la limite des eaux territoriales

Pollutions par catégorie d'espace maritime, 2018



Chaque année, des pollutions marines par hydrocarbures sont détectées dans les eaux françaises. Elles peuvent être dues à un dégazage, un déballastage, une avarie, un abordage ou à un accident, en mer ou sur un estuaire. L'organisation mise en place pour lutter contre ces pollutions est le dispositif POLMAR. Il se compose d'un volet maritime et d'un volet terrestre.

À la suite des retours d'expérience conduits sur le volet terrestre conjointement par le ministère de la Transition écologique et solidaire et le ministère de l'Intérieur, notamment après la collision Ulysse-Virginia en Corse, le naufrage du Grande America dans le golfe de Gascogne et l'échouement du Rhodanus au large de Bonifacio, des axes de progrès ont été identifiés à la fois sur l'organisation des services de l'État, la mise en œuvre sur le terrain, l'interface terre-mer, les aspects financiers, le soutien en préfecture et la circulation de l'information.

MESURES

1

Création d'un pôle national d'expertise afin de répondre au besoin de capitalisation des expériences et d'une offre nationale des stocks de matériels au profit des préfets de zone de défense et de sécurité.

2

Poursuite des réflexions autour de l'évolution du maillage territorial des stockages secondaires au cours des prochains mois avec les représentants de l'État et les partenaires concernés, en matière de localisation mais surtout de contenu. Il prendra en compte les autres moyens disponibles sur le territoire (ports, services départementaux d'incendie et de secours, industriels).

3

S'agissant plus spécifiquement de la Corse, afin de renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement, une réflexion sur la mise en place de mesures d'encadrement de la circulation des navires sera menée, dans une perspective nécessairement internationale. La disponibilité des matériels de lutte antipollution sera par ailleurs confortée.

EFFETS ATTENDUS

La création du pôle national d'expertise permettra de mieux conseiller l'ensemble des acteurs de la lutte contre les pollutions, et de consolider l'expertise sur les polluants chimiques.

Les réflexions autour du maillage territorial doivent permettre d'optimiser les coûts d'achat et d'entretien des matériels, tout en conservant aux représentants de l'État du littoral une première capacité de lutte.

30. Assurer une information et une sensibilisation des autorités portuaires et des compagnies maritimes au risque de brouillage des signaux de géolocalisation des navires

La sécurité des systèmes d'information de transmission et de positionnement du transport maritime, aujourd'hui multi connectés, est un sujet prégnant pour les ports et les compagnies maritimes.

Afin d'améliorer la résilience des professionnels de la filière maritime face à ce risque émergent, l'Agence nationale des fréquences (ANFR) accompagnera la transformation numérique des grands ports maritimes en apportant son expertise dans le domaine du brouillage mais aussi des fréquences de radiocommunication.



31. Lutter contre les consommations d'alcool et de produits stupéfiants en mer

Le littoral français connaît un développement permanent des activités professionnelles, mais également de plaisance et de loisirs nautiques. Une amélioration des outils d'encadrement et de régulation est nécessaire pour prendre en compte ces évolutions et améliorer la sécurité en mer. Les dispositifs législatifs et réglementaires seront donc adaptés aux nouvelles pratiques et permettront la répression de la conduite en mer territoriale de tous les navires de plaisance et professionnels sous l'emprise d'un état alcoolique ou après un usage de produits stupéfiants.

32. Forfaitiser le paiement de certaines contraventions de la 5^{ème} classe

Le retour d'expérience des opérations de contrôle en mer menées par les différentes administrations fait apparaître que la capacité de l'État à réprimer les infractions maritimes se trouve sérieusement entamée par l'impossibilité de recourir à la procédure simplifiée de l'amende forfaitaire pour un grand nombre de contraventions maritimes. L'intégration de certaines contraventions de 5^{ème} classe dans le champ des infractions faisant l'objet d'une forfaitisation (ex : défaut de permis) apportera une réponse aux enjeux liés à la sécurité des personnes en mer et facilitera les missions de contrôle.

33. Formaliser la création d'un réseau assistance à navire en difficulté (ANED)

Afin de permettre aux équipes de gestion de crise des représentants de l'État en mer de disposer d'une expertise en mesure d'analyser les documents fournis par les armateurs (conditions de stabilité, synthèse des efforts s'exerçant sur la coque, plan de sauvage, etc.), l'État crée un réseau « assistance navire en difficulté » rassemblant les principaux établissements académiques, laboratoires et centres d'études en mesure de renforcer la capacité d'analyse des autorités maritimes, sans toutefois se substituer aux équipes d'experts des administrations réunies autour de celles-ci. ■



AMÉLIORER NOTRE CONNAISSANCE DE L'OCÉAN

34. Adopter le programme structurant pour la recherche sur l'océan

ENJEUX



L'océan reste un monde encore mal connu. Son écosystème est aujourd'hui gravement menacé : les effets du réchauffement climatique se combinent à ceux de la pollution et à la surexploitation de ses ressources. La qualité des réflexions menées sur le plan national ou international permet de focaliser les recherches sur les verrous scientifiques qui restent à lever pour concevoir et expérimenter des solutions efficaces permettant sa protection durable et son exploitation raisonnée.



270 000 espèces marines identifiées sur un total estimé de plusieurs millions



La recherche sur l'océan ne représente que 4% de l'effort déployé dans l'ensemble des sciences de l'environnement.

MESURES

Le programme « Un océan de solutions » a été élaboré par le CNRS et l'Ifremer, et plus largement l'alliance AllEnvi, qui regroupe tous les établissements d'enseignement supérieur et de recherche investis dans la recherche sur l'environnement.

3 trois grandes thématiques sont proposées

1

l'observation 5.0 : vers un océan numérique

2

l'exploitation durable des océans

3

l'exposome océanique : les contaminants et leurs impacts

Ce programme de recherche s'appuiera sur un programme prioritaire de recherche (PPR) « Océan-climat » doté de 20 M € et élaboré par la Ministre de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation et le Secrétaire général pour l'Investissement. Son pilotage scientifique sera confié au CNRS et à l'Ifremer et il aura vocation, comme tous les PPR, à rassembler autour des projets l'ensemble des parties prenantes dont les acteurs économiques et associatifs.

Il est envisagé de concentrer une partie des efforts de recherche sur trois zones qui présentent des enjeux spécifiques

1

les territoires d'outre-mer : témoins vulnérables des changements en cours

2

l'océan profond : dernière frontière à explorer

3

les océans polaires : des écosystèmes en mutation rapide et aux ressources convoitées.

EFFETS ATTENDUS

Ce programme de recherche servira de base à la feuille de route nationale pour la recherche sur les océans, alimentera la réflexion pour le futur programme-cadre Horizon Europe et s'inscrira dans les actions multilatérales telles que la Décennie des océans portée par l'UNESCO.

Élément transversal de la contractualisation des établissements d'enseignement supérieur et de recherche avec l'État dans le domaine des sciences de la mer, il sera considéré comme une référence majeure pour les différentes actions de renforcement de la recherche qu'elles soient génériques (appels d'offres de l'Agence nationale de la recherche) ou ciblées (programmes prioritaires de recherche, financement des infrastructures ...).



LE COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DE LA MER, UNE POLITIQUE MARITIME CONCERTÉE

Depuis 1995, le Comité interministériel de la mer est le lieu privilégié de délibération du Gouvernement dans le domaine de la mer sous ses divers aspects nationaux et internationaux. Il permet de fixer les orientations de l'action gouvernementale dans l'ensemble des domaines de l'activité maritime. Depuis 2015, il est réuni chaque année par le Premier ministre. Le Secrétariat général de la mer est en charge de sa préparation et du suivi de la mise en œuvre des mesures. Entre 2017 et 2018, ce sont près de 120 mesures qui ont été décidées par le Premier ministre.

118 mesures pour une ambition maritime renforcée

65% déjà entièrement mises en œuvre ou conformes au calendrier de réalisation

25% engagées mais réalisées dans un calendrier plus long

10% traitées dans un autre cadre ou non engagées.

D'où viennent les mesures du Comité interministériel de la mer ?

Le Comité interministériel de la mer est le fruit des propositions des acteurs du monde maritime.

- Les administrations : en tout, plus de 10 ministères sont impliqués dans le secteur de la mer et proposent des mesures ciblées dans leur domaine de compétence.
- Les filières économiques de la mer, réunies au sein du Comité France Maritime.

Le Comité France Maritime (CFM) qui réunit les représentants des filières économiques maritimes, les administrations, les Régions et les collectivités d'Outre-mer, a pour mission de contribuer au renforcement des filières économiques du secteur maritime, en les structurant autour d'une vision stratégique partagée. Installé en 2017, il est constitué de représentants des grandes filières économiques qui composent l'économie bleue : transport maritime et fluvial, industrie nautique et plaisance, construction navale, pétrole et gaz, énergies marines renouvelables, filières aquacole et halieutique, pôles de compétitivité Mer... Coprésidé par le Secrétaire général de la mer et le Président du cluster maritime français, le CFM est une instance originale de réflexion, d'orientation et d'action fondée sur un partenariat public/privé. Il constitue l'instance de dialogue privilégiée du Gouvernement sur les questions d'économie bleue et est un contributeur essentiel dans la préparation des Comités interministériels de la mer.

- Les associations et les organisations non gouvernementales engagées pour la protection de l'environnement marin, rassemblées au sein du Comité France Océan, créé en 2018 sur décision du Premier ministre.
- Les régions littorales et les collectivités représentées au sein de l'Association nationale des élus du littoral. ■

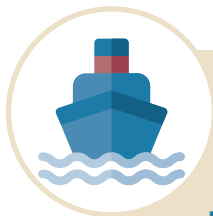


PANORAMA DE L'ÉCONOMIE MARITIME

« Le XXI^{ème} siècle sera maritime. C'est là que se jouent la puissance et la géopolitique de demain ».

Président de la République, 3 décembre 2019, Assises de l'économie de la mer.

L'importance de la mer dans l'économie mondiale n'a cessé de croître ces dernières années. Elle est un vecteur prédominant pour la plupart des flux de marchandises, d'information, de passagers.



11 milliards de tonnes de marchandises (soit 90% du commerce mondial) transitent par voie de mer.



98% des communications internationales passent par des câbles sous-marins

En conséquence, le secteur de l'économie maritime s'est considérablement développé. Il représente aujourd'hui 1 500 Mds \$, et l'OCDE prévoit un doublement d'ici 2030, pour atteindre 3000 Mds \$.

La France, au cœur des enjeux maritimes

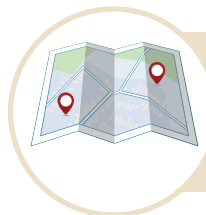
Dans ce contexte, la France a des atouts qui la mettent en position de tenir son rang de puissance maritime. Elle bénéficie de la deuxième zone économique exclusive mondiale, d'une surface de 10,2 millions de km², dont 97 % se situent outre-mer et, au-delà de ces espaces, s'est d'ores et déjà vu reconnaître un plateau continental étendu (fonds marins) de près de 600

000 km² par la Commission des Limites du Plateau Continental des Nations Unies. Il s'agit d'autant d'espaces dont les ressources peuvent être exploitées et protégées dans une logique de développement durable.

Présente par ses Outre-mer sur l'ensemble des océans, la France y dispose, notamment par ses implantations militaires, de moyens aéromaritimes conséquents, lui permettant de protéger ses ressortissants, préserver ses ressources, défendre ses intérêts ainsi que d'assumer ses responsabilités internationales, par exemple pour garantir la sécurité et la liberté de la navigation.



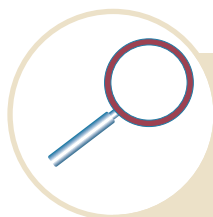
10,2 M km² de zone économique exclusive, la 2^{ème} du monde derrière les États-Unis



18 000 km de côtes dont 5 800 en métropole

Les filières françaises mondialement reconnues

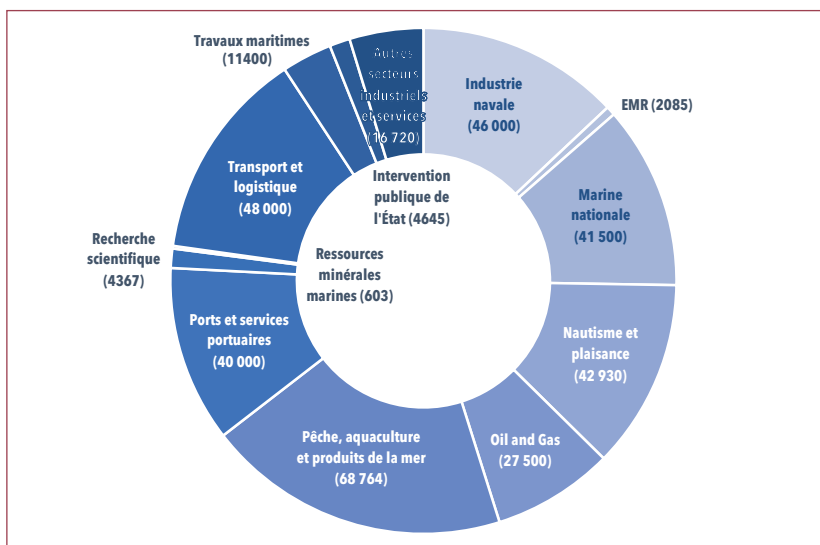
La qualité de la recherche française, les compétences de ses filières industrielles, la présence de la Marine nationale sur tous les océans, la réputation de son pavillon, sont reconnues dans le monde entier. La France confirme sa quatrième place au sein de l'économie maritime européenne.



- 355 000 emplois directs
- 91 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2019
- 376 millions de tonnes de marchandises ont transité par les ports français en 2018

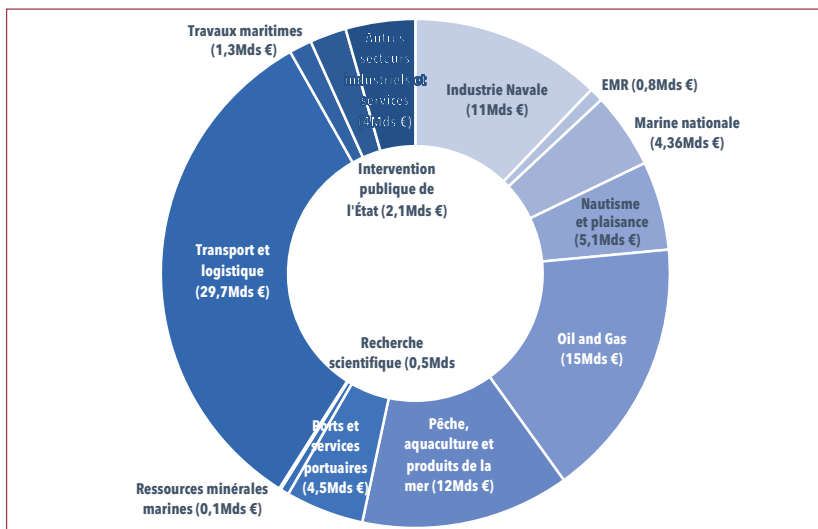
Répartition des emplois maritimes par secteur en 2018

(source : Cluster maritime français)



Part du CA par secteur maritime en France (2019)

(source : Cluster maritime français)





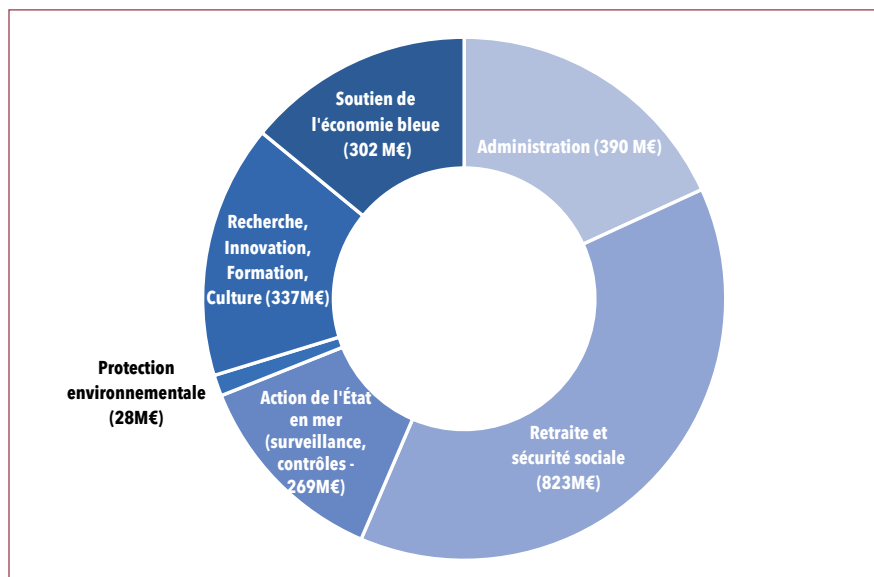
LES DÉPENSES DE L'ÉTAT EN MATIÈRE MARITIME

Le document de politique transversale (DPT) « Politique maritime de la France », annexé chaque année au projet de loi de finances, est un outil de pilotage stratégique qui vise à améliorer la coordination et l'efficacité de l'action publique interministérielle dans des domaines qui mobilisent de nombreux acteurs en associant plusieurs programmes relevant de plusieurs missions budgétaires.

Le document pour 2020 met ainsi en avant les moyens dont l'État s'est doté pour concrétiser son ambition nationale maritime, à travers des actions qui représentent 2,143 milliards d'euros de dépenses réparties entre 12 ministères, dont le ministère de la Transition Écologique et Solidaire comme chef de file.

Politique maritime de la France : dépenses par thématique

(Autorisation d'engagement 2020 = 2,143 Mds euros)





Exemples de projets menés par la France par orientations stratégiques



Axe 1 : S'appuyer sur la connaissance et l'innovation (425M€)

- Recherche sur la pêche (exploitation équilibrée et durable des ressources halieutiques) ;
- Soutien des recherches dans les domaines de l'énergie, de la mobilité durable, de l'information géographique, de la météorologie, de l'hydrographie ;
- Soutien aux opérateurs de recherche scientifique marine (CNRS, Ifremer, IRD, IPV).



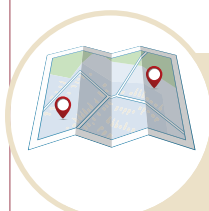
Axe 2 : Développer des territoires littoraux et maritimes durables et résilients (441M€)

- Mener une politique d'aménagement durable sur le territoire littoral ;
- Préservation et restauration de la biodiversité marine, en lien avec l'Office français de la biodiversité ;
- Sauvegarde et surveillance maritime (mission de garde-côtes dévolue aux services de l'État, notamment lutte contre les activités maritimes illicites, protection des frontières extérieures).



Axe 3 : Soutenir et valoriser les initiatives et lever les freins (299M€)

- Soutien des activités de pêche et d'aquaculture durables, dans le cadre de la Politique Commune des Pêches au niveau européen ;
- Développement d'un transport maritime durable et modernisation des infrastructures portuaires ;
- Soutien du développement de l'économie maritime (innovation, attractivité du pavillon).



Axe 4 : Promouvoir une vision française au sein de l'UE et à l'international, porter les enjeux nationaux (153M€)

- Contribution à la Convention de Barcelone pour la protection de la Méditerranée contre la pollution, au Tribunal international du droit de la mer ;
- Soutien du financement des organisations internationales de pêche, afin d'assurer une représentation française partout où opèrent des navires français ;
- Financement du Fonds français pour l'environnement mondial (FFEM).



DOSSIER DE PRESSE

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