



**GOVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Inspection générale  
des affaires maritimes**

# Enseignement Militaire Supérieur du 2ème degré

SYNTHÈSE DES TRAVAUX

Session 2024







Dans le cadre de l'Enseignement militaire supérieur du deuxième degré, les administrateurs des affaires maritimes suivent un stage au Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM) et doivent produire un mémoire sur un sujet, en général lié à une question posée par des cabinets ministériels ou des directions d'administration centrale en lien avec les politiques publiques maritimes.

Ces mémoires sont le fruit d'une réflexion personnelle de chaque officier qui n'engage que lui mais qui doit être en mesure de résister à toute analyse critique.

Pour la session 2024, en perspective de l'UNOC, vous trouverez trois réflexions sur la gestion des aires marines protégées « à la française » concernant le modèle français des aires marines protégées dans un cadre international revu, complétées par l'analyse des mesures de gestion mises en œuvre dans les aires marines protégées relatives à l'activité de pêche maritime et des autres activités au regard des diagnostics établis, et par une analyse comparée du retour d'expérience sur la création de la réserve naturelle nationale des 7 îles et de Cerbère Banyuls.

Vous pourrez également lire une réflexion sur l'utilisation du spatial dans la surveillance des espaces maritimes et la nécessité d'une collaboration entre administrations, mais également une réflexion sur les perspectives d'utilisation de l'IA au profit des politiques publiques maritimes.

Sur la thématique sécurité en mer, trois publications concernant la responsabilité pénale du fonctionnaire, l'intégration des centres de gestion de crise des armateurs privés dans la chaîne de secours opérationnel et en dernier lieu des propositions de classification des navires d'apprentissage maritime.

Enfin, figurent également deux sujets d'actualité à caractère maritime : l'un lié aux enjeux de décarbonation du transport maritime et l'autre concernant les freins et leviers de développement de l'industrie de construction et/ou réparation navale en outre-mer.

Vous trouverez à cette fin un résumé des 10 travaux de l'année 2024 avec pour chacun d'entre eux un QR code renvoyant au corps du document.

Bonne lecture !

AGHC - Guillaume SELLIER

01. Le modèle français des aires marines protégées dans un cadre international  
revu.....p.04  
[APAM Marie RAOULT](#)
  
02. Analyse des mesures de gestion mises en œuvre dans les aires marines  
protégées relatives à l'activité de pêche maritime et des autres activités au  
regard des diagnostics établis .....p.07  
[APAM François Régis BERTAUD DU CHAZAUD](#)
  
03. Guide pratique à l'usage des services déconcentrés relatif à la création /  
modification des réserves naturelles nationales : retour d'expérience de la RNN  
des Sept Îles (22) et comparatif avec la RNN de Cerbère-Banyuls (66).....p.15  
[APAM Constantin DU BREIL DE PONTBRIAND](#)
  
04. Le spatial au service de la sécurité et de la surveillance maritime : quels enjeux  
et quels outils pour l'administration de demain ? Définition d'un protocole  
d'emploi .....p.20  
[APAM Anaïs MELARD](#)
  
05. L'intelligence artificielle (IA) au profit de l'administration des affaires maritimes :  
enjeux technologiques, éthiques et de formation.....p.23  
[APAM Elsa PAFFONI](#)

06. Identification de la responsabilité juridique dans les missions de sauvetage, de sécurité des navires et d'administration de la navigation maritime et propositions de maîtrise des risques .....p.28  
[APAM Pierre Louis LEFEVER](#)
07. Rôles des centres opérationnels maritimes privés dans la conduite des opérations de secours en mer.....p.34  
[APAM David POUDEVIGNE](#)
08. Les navires d'apprentissage : cadre réglementaire et d'usage .....p.39  
[APAM Carole GAUTRON](#)
09. Enjeux de la décarbonation du transport maritime et accompagnements institutionnels, réglementaires et financiers .....p.43  
[APAM Olivier DELTEIL](#)
10. Les freins et leviers de développement de l'industrie de construction et / ou de réparation navale en Outre-Mer .....p.51  
[APAM Pierre-Luc LECOMPTE](#)

## 01. LE MODÈLE FRANÇAIS DES AIRES MARINES PROTÉGÉES DANS UN CADRE INTERNATIONAL REVU

APAM Marie RAOULT

Le cadre international relatif à la protection de la biodiversité a évolué avec la signature du traité sur la biodiversité marine des zones situées au-delà des juridictions nationales (BBNJ, pour Biodiversity Beyond National Jurisdiction). Ce traité permettrait, une fois entré en vigueur, de créer des aires marines protégées (AMP) en haute mer opposables à l'ensemble des parties au traité. La France dispose d'une expertise et d'un savoir-faire en matière de protection de l'environnement qui lui permettent de prétendre à exercer une influence en ce domaine. Cependant son approche pragmatique des AMP est fortement contestée. En n'interdisant pas de facto l'ensemble des activités extractives, elle est jugée inefficace par les ONG et certains scientifiques. Il convient dès lors d'étudier l'approche française en la caractérisant, d'en soulever les forces et les faiblesses, d'en évaluer l'efficacité réelle pour déterminer l'intérêt de la promouvoir sur la scène internationale en tenant compte des contradictions posées entre liberté des mers et préservation de la biodiversité. Cette méthode casuistique permet de proposer l'application de mesures, préventives ou d'intervention, susceptibles de réduire les risques à un niveau raisonnable et acceptable par les autorités. Les principales mesures envisageables consistent en une réorganisation du trafic et la surveillance de celui-ci à des fins d'anticipation des situations dangereuses.

### RÉSUMÉ

Sur la scène internationale, s'impose progressivement une interprétation stricte des aires marines protégées (AMP), qui exclut toute tentative de conciliation entre les activités humaines et la préservation de l'environnement. Transposant à l'espace marin les concepts historiques et anglo-saxons de « wilderness » et de parc national, cette vision considère qu'une AMP qui autorise des activités extractives est, par principe, insuffisamment protégée, tandis qu'à l'inverse, une AMP interdisant de telles activités, même en l'absence de surveillance, de contrôle ou de moyens de gestion, est jugée comme hautement protégée. Cette conception, aujourd'hui défendue par la doctrine internationale, est également promue par la Commission européenne sur la base de rapports scientifiques véhiculant cette conception stricte.

En revanche, la France a développé une approche singulière des AMP, qui repose, non sur des interdictions uniformes et absolues, mais sur un équilibre, au cas par cas, entre les impératifs environnementaux, les libertés individuelles et les réalités socio-économiques locales. Cette démarche itérative et empirique ne lui est pas spécifique, elle est à l'œuvre dans d'autres pays en particulier dans les zones fortement anthropisées. De surcroît, l'approche française ne saurait être qualifiée de « parcs de papier » au regard des résultats obtenus et des moyens mis en œuvre. Fondée sur la recherche du consensus, la révision du cadre international et notamment la signature du traité sur la biodiversité marine des zones situées au-delà des juridictions nationales (BBNJ) est une réelle opportunité pour notre pays de promouvoir son approche pragmatique et réaliste des AMP. Elle permettrait de dépasser les incohérences entre liberté des mers et préservation de l'environnement. Néanmoins, la France se doit également de prendre en compte les critiques adressées, en améliorant l'évaluation des résultats obtenus et en renforçant la protection de certaines zones clefs pour la biodiversité dans les eaux placées sous sa juridiction.

## RECOMMANDATIONS

1.

A partir des données existantes, améliorer la diffusion de résultats permettant de démontrer l'efficacité réelle et au cas par cas des AMP françaises tant sur la conservation des espèces et des habitats que sur leur gestion et leur capacité à atteindre leurs objectifs. La création d'une base de données unique et centrée sur l'évaluation de l'efficacité et non de la gestion des AMP pourrait être recherchée.

2.

Approfondir l'approche française des AMP en augmentant les moyens alloués (financiers et de contrôle) à cette politique tout en renforçant le niveau de protection des zones dites "puits ou source" pour permettre une amélioration des habitats et des espèces. Cette protection pourrait prendre la forme d'une protection stricte à l'européenne sur des zones restreintes et essentielles au renouvellement de l'écosystème marin.

3.

Défendre l'approche française par une communication claire à destination de l'opinion publique portant sur l'efficacité avérée des AMP françaises mais également en proposant de mettre en œuvre une AMP en haute mer. Cette proposition concrète et complète permettrait de démontrer la force de l'approche française qui permet de concilier l'apparente contradiction entre liberté des mers et préservation de l'environnement marin.

## 02. ANALYSE DES MESURES DE GESTION MISES EN ŒUVRE DANS LES AIRES MARINES PROTÉGÉES RELATIVES À L'ACTIVITÉ DE PÊCHE MARITIME ET DES AUTRES ACTIVITÉS AU REGARD DES DIAGNOSTICS ÉTABLIS

APAM François Régis BERTAUD DU CHAZAUD

Actuellement le déroulé de la méthode "d'analyse risque pêche" dans les sites Natura 2000 avance rapidement. Mais il est tout à fait révélateur des tensions qui se cristallisent autour de l'élaboration des mesures de gestion visant à atteindre les objectifs de conservation de chaque site. Ce processus en cours offre l'occasion d'analyser les mesures de gestion qui en découlent dans un cadre large et d'infirmier ou de confirmer les facteurs de réussite de leur élaboration dans les aires marines protégées, pour concourir directement à l'efficacité générale de l'AMP.

### RÉSUMÉ

La recherche de l'optimum du développement durable dans une aire marine protégée (AMP) n'est pas un exercice évident, car il doit concilier les objectifs d'atteinte du bon état de conservation, sur lesquels on ne peut transiger, avec la poursuite des activités humaines compatibles. Une AMP délimite un espace et associe des mesures parfois contraignantes pour rendre la protection du milieu marin effective. À cette fin, un état des lieux initial (diagnostic) doit être réalisé. Un suivi régulier non seulement de la bonne application de ces mesures (contrôle) mais aussi de leur effectivité au travers d'indicateurs (acquisition de connaissances) permet d'évaluer l'efficacité et la pertinence de ces mesures et de les moduler au cours du cycle de vie de l'AMP en vue d'atteindre les objectifs de conservation fixés pour le site. Activité humaine emblématique présente dans nombre d'AMP, la pêche professionnelle cristallise les problématiques de développement durable. Le rapport approfondit les processus des AMP Natura 2000 où la question du développement durable est particulièrement délicate en raison de l'orientation principale de ces AMP vers la protection des espèces et des habitats marins reconnus d'enjeu communautaire par l'Europe.

Il ressort de l'étude des "analyses risque pêche" que même en appliquant une méthode scientifique basée sur les meilleures connaissances scientifiques disponibles, la décision finale de prise des mesures reste et doit toujours rester politique, afin de prendre en compte à la fois les enjeux de conservation du milieu marin et des considérations sociales et économiques. Mais l'exercice de cet arbitrage est difficile à cause d'un manque de visibilité des exigences du développement durable et de l'omniprésence du principe de précaution.

## RECOMMANDATIONS

### *Pour améliorer l'acquisition de la connaissance dans les AMP*

1.

Prendre en compte la faiblesse de nombreux diagnostics initiaux.

Au vu des angles morts de certains diagnostics initiaux réalisés dans les AMP, étudier de manière spécifique, en veillant à s'appuyer sur le contexte local, le bon état écologique, qu'il soit instantané ou différentiel, et lever tous les biais liés aux méthodes standards et à "dire d'expert", d'une part lors de l'évaluation des risques d'atteinte aux objectifs de conservation (RAOC), et d'autre part lors de l'évaluation de l'accomplissement des objectifs et de l'efficacité des mesures de gestion prises, tout au long du cycle de vie de l'AMP.

2.

Encourager les pêcheurs à produire des données et à les exploiter.

Les navires de pêche sont présents partout dans les eaux françaises où ils exercent des pressions qui pourraient être mieux connues, notamment via l'AIS et la généralisation de la VMS à venir. En tant que producteur de ces données, il est important de leur donner la main sur ces données pour qu'ils puissent les exploiter au profit d'une meilleure connaissance de leur activité et de ses impacts.

### 3.

Prendre en compte en amont la connaissance des pêcheurs sur le milieu marin.

- Prendre en compte et intégrer dans le processus “analyse risque pêche” (ARP) les connaissances empiriques des pêcheurs susceptibles de compléter ou préciser les études d’acquisition de connaissance entreprises.
- Apporter le cadre scientifique nécessaire mais suffisamment souple pour encourager les contributions. Cette démarche valorise l’expertise pratique des pêcheurs et approfondit la connaissance du milieu marin.

### 4.

**Bancarisation.**

La bancarisation des données liées à l’environnement marin doit être renforcée et proposée à tous les acteurs des AMP. Par exemple, il serait utile de bancariser les données produites par les pêcheurs en automatisant au maximum la collecte par des processus et des moyens adaptés. L’approfondissement des connaissances scientifiques qui pourra être tiré de l’analyse des données en différé profitera à l’efficacité de l’AMP et à l’ajustement des mesures de gestion pour assurer leur proportionnalité.

### 5.

**Prévoir l’amélioration continue de la connaissance avec des zones témoins.**

L’amélioration continue de la connaissance scientifique nécessaire pour évaluer l’efficacité conservatoire des mesures de gestion n’est pas assez prise en compte dans les documents d’objectifs (DOCOB). La création de zones témoins dans une démarche scientifique est à encourager par une circulaire de la DEB. Les externalités positives qui en découlent favorisent l’implication des acteurs locaux comme les pêcheurs, ce qui en fait une pratique à privilégier.

### ***Pour optimiser la méthode et le déroulé des ARP***

Accélérer et simplifier l'instruction des demandes de double modulation de RAOC.

**6.**

- Simplifier le processus d'avis pour les demandes de double modulation du RAOC, qui doivent être basées sur une justification scientifique appropriée, en enlevant la nécessité de consulter le comité de pilotage (COFIL) national ou le groupe de travail (GT) national. Le but est d'accélérer le processus en le restreignant à un dialogue inter-administrations dépassionné entre préfet maritime (PREMAR) et de la Direction de l'eau et de la biodiversité (DEB), de désacraliser au juste besoin la valeur de cet avis simple au regard des recours (dans le cas où le PREMAR ne suivait pas cet avis), et de limiter les nombreux biais inclinant au refus qui touchent le GT national, biais induits par sa moindre connaissance des spécificités locales, sa culture de la précaution et son souci de ne pas créer de précédent.
- À la place, introduire la possibilité pour le PREMAR de demander un avis simple, scientifique et local au Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN). Cela permettra au PREMAR d'exercer sa responsabilité d'harmoniser ses décisions entre les sites de sa façade en limitant les externalités politiques et juridiques non maîtrisées.

**Le RAOC résultant doit prendre en compte toutes les mesures existantes.**

**7.**

Conformément à l'esprit de la méthode ARP, le RAOC doit correspondre au niveau de risque après la prise en compte de toutes les données scientifiques locales et des mesures déjà existantes (réglementaires ou non). Le consensus sur les mesures à prendre (si RAOC modéré ou fort) ou à ne pas prendre (si RAOC faible) ne peut faire l'économie d'un RAOC arbitré selon la méthode de modulation ARP qui corresponde.

8.

La méthode ARP est une modélisation qui doit être mieux connue des praticiens.

En tant que modélisation, le calcul du RAOC comprend inévitablement de nombreux biais, qui en l'occurrence contribuent à maximiser le RAOC calculé. Un addendum de la DEB à la méthode ARP explicitant ces biais permettra de donner une meilleure compréhension de la modélisation et de ses limites aux praticiens des ARP (OFB, pêcheurs, PREMAR, DREAL, DIRM, DML...). Cela permettra aussi un meilleur dialogue lors de l'intégration des connaissances locales en deuxième partie d'ARP. Cette deuxième phase indispensable de la méthode mérite d'être valorisée afin de limiter les postures dialectiques de défense ferme du RAOC calculé et leurs réciproques, et aidera à orienter les décisions vers des RAOC définitifs et des mesures mieux fondées scientifiquement, dans un climat plus serein.

9.

Ajouter une étape obligatoire dans la méthode ARP pour identifier les situations activant le principe de précaution et rendre obligatoire, le cas échéant, la poursuite de l'acquisition de connaissances.

Amender la méthode ARP pour rendre obligatoire, à l'issue de l'évaluation du RAOC, une étape d'identification sur les critères du droit des situations où le principe de précaution doit s'appliquer. Dans ce cas, rappeler l'obligation de la reprise ou de la poursuite de l'acquisition de connaissance. Cet amendement doit aussi exposer avec la plus grande rigueur le principe de précaution et l'obligation de prendre des mesures proportionnées et transitoires.

***Pour favoriser l'acceptation des mesures de gestion dans les AMP et leur efficacité***

10.

Apporter des réponses de bon niveau aux objections répétées invoquées dans les négociations, même si elles paraissent infondées au premier abord.

Prendre en considération les objections sincères exprimées par certains acteurs et y apporter une réponse fondée scientifiquement même si elles apparaissent infondées de manière évidente. La réponse donnée manifeste une considération à l'objecteur qui ne peut que renforcer la confiance. La banalisation et la diffusion de telles questions-réponses permet de capitaliser et de toucher tout un milieu humain dans la durée.

11.

Optimiser le niveau d'acceptation des mesures avec la séquence "éviter - réduire - compenser" (ERC).

Plus les mesures de gestion prises dans les AMP seront acceptées, plus grande en sera l'efficacité à long terme de l'AMP. Mettre en place un outil instaurant une approche méthodique du niveau d'acceptation des acteurs des AMP. S'inspirer de la séquence ERC et l'appliquer dans le domaine relationnel au sein de l'AMP. Intégrer ce nouvel outil dans le CT88 et le promouvoir par la publication d'un guide pratique dédié.

12.

Optimiser le tempo dans la négociation des mesures de gestion.

La question du tempo des négociations est fortement conditionnée par le calendrier imposé, décliné à partir des engagements de la France. Mais le tempo ressortit aussi à la question bien plus contingente de la conduite de changement. Il est de la responsabilité des autorités présidant les COPIL et de leurs services de développer ce sens du tempo afin d'obtenir le meilleur niveau d'acceptation. Une note interne en ce sens pourrait aider à développer cette culture au sein de l'État et des gestionnaires d'AMP.

**13.**

**Privilégier la subsidiarité dans le processus de discussion.**

Le retard pris oblige l'État à accélérer les discussions préalables aux arbitrages avec les acteurs locaux des sites, au risque de bloquer les processus de discussion ou d'inciter les recours au contentieux pour les parties qui s'estimeraient lésées. Pour limiter ces risques, la PREMAR doit encourager et valoriser par sa posture la subsidiarité des acteurs dans le processus de discussion car dans ce domaine, la centralisation du processus décisionnel est un obstacle à son efficacité.

**14.**

**Promouvoir la subsidiarité dans le processus de décision - Rechercher la responsabilisation des acteurs des AMP.**

La gouvernance d'une AMP a tout à gagner à encourager la prise volontaire et responsable de mesures de gestion par les acteurs de l'AMP. C'est la forme ultime de l'appropriation des enjeux et des objectifs de l'AMP par les acteurs. Cette approche partenariale et valorisante améliore fortement le fonctionnement de la gouvernance en enclenchant le cercle vertueux de la considération et de la responsabilisation.

**15.**

**Préciser l'interprétation du principe de non-régression dans les AMP.** Rappeler clairement la manière d'appliquer le principe de non-régression en matière d'AMP. Donner à tous les acteurs une interprétation commune de ce principe ne peut être que bénéfique. Ainsi le principe de non-régression s'applique dans une visée de long terme pour éviter toute régression durable de la protection à l'échelle d'un site ou d'un réseau. La modulation des mesures de gestion pour préciser la connaissance sur les pressions et la résilience des milieux est peut-être nécessaire pour améliorer la protection et pour l'optimiser (principe de proportionnalité). Enfin, on peut envisager de généraliser avec précaution l'interprétation de ce principe au développement durable dans les AMP.

16.

**Expliciter l'objectif de développement durable des AMP françaises et consolider sa défense.**

Expliciter dans toute la chaîne des services de l'État (la DEB, les DREAL, les DIRM, les PREMAR, l'OFB et les services déconcentrés) l'objectif de développement durable qui doit sous-tendre tous les processus d'AMP. Une réflexion de fond mobilisant tous les services de l'État œuvrant pour l'environnement doit être engagée sur le sujet. En partant du bilan de la France, cette démarche aboutira à une cohérence plus grande de la position de l'Etat et de son action au travers de chacun de ses agents. Elle contribuera également à consolider face aux critiques ab initio des ONG environnementalistes un modèle de développement durable dont la France n'a pas à rougir, et à le faire rayonner sur la scène internationale, en mettant en exergue la position juridique claire de la France en matière de protection de la nature, et ses engagements internationaux et européens.

17.

**Utiliser le levier des aménités pour valoriser les mesures de gestion.**

Promouvoir la reconnaissance et la valorisation des services écosystémiques rendus par la nature au sein des AMP non seulement auprès des décideurs politiques, mais également auprès des acteurs locaux des AMP. Ce levier facilite la prise de mesures en les considérant comme des investissements dont la rentabilité peut être anticipée et permet d'appréhender les activités des acteurs socio-économiques en mesurant les conséquences de leurs impacts dans les AMP en termes économiques. Il ouvre des facilités de négociation au sein des AMP en enrichissant la compréhension du développement durable et en le mettant en valeur.

### 03. GUIDE PRATIQUE À L'USAGE DES SERVICES DÉCONCENTRÉS RELATIF À LA CRÉATION / MODIFICATION DES RÉSERVES NATURELLES NATIONALES : RETOUR D'EXPÉRIENCE DE LA RNN DES SEPT-ÎLES (22) ET COMPARATIF AVEC LA RNN DE CERBÈRE-BANYULS (66) APAM Constantin DU BREIL DE PONTBRIAND

La mise en œuvre des projets d'aires protégées, en particulier des réserves naturelles nationales, dans le cadre de la Stratégie nationale pour les aires protégées soulève de multiples défis qu'il revient aux services de l'État de relever. Bien qu'encouragés par des objectifs nationaux ambitieux pour la protection de la biodiversité, ces projets se heurtent en effet à des obstacles nombreux : complexité et lourdeur des procédures réglementaires, déficit d'acceptation sociale et résistances locales des acteurs et usagers des territoires concernés, incertitudes sur les exigences découlant de la notion « protection forte » à garantir, notamment dans les parties maritimes... Comment concilier des objectifs écologiques stratégiques nationaux, ambitionnant d'enrayer le déclin de la biodiversité, et la réalité des contraintes territoriales, réglementaires et politiques, pour garantir leur succès ? À partir de l'étude de deux expériences récentes, le présent mémoire propose des pistes et des outils à destination des services de l'État pour surmonter les obstacles techniques, juridiques et sociaux pour mener à bien les projets de création ou d'extension de réserves naturelles, en assurant une concertation efficace avec les acteurs locaux tout en respectant les exigences réglementaires.

#### RÉSUMÉ

Si le classement ou l'extension d'une réserve naturelle nationale relève de l'initiative de l'État, la mise en œuvre de ces projets nécessite l'association des parties prenantes dès le début de la procédure. Les services instructeurs doivent rechercher un dialogue avec les territoires à la faveur de démarches de co-construction afin d'obtenir une adhésion minimale des acteurs locaux qui sera essentielle pour le succès des projets. Ce dialogue devra être maintenu dans le cadre d'une gouvernance participative. Cependant, l'adhésion sociale aux projets est souvent insuffisante, et ce déficit initial rend délicate la recherche d'un consensus entre les parties prenantes. L'étape de la concertation amont sera ainsi d'autant plus fondamentale afin de susciter cette adhésion à un projet de territoire commun et partagé.

Alors que les textes sont silencieux sur cette étape clé des projets, les réserves naturelles des Sept-Îles et de Cerbère-Banyuls offrent des exemples remarquables de processus d'extension en mer ayant donné lieu à des démarches de concertation approfondies qui pourront servir d'exemple. Ces expériences montrent que la réussite des projets repose sur un portage rigoureux et partagé avec les acteurs locaux. Pour cela, les services instructeurs pourront utiliser des outils et des méthodes pour favoriser l'émergence d'une adhésion territoriale en assurant ainsi un lien entre la procédure normative et les territoires, depuis la concertation amont jusqu'à la mise en place de la gouvernance des réserves. Ce mémoire ambitionne, à partir de ces cas d'étude, de proposer des outils pour accompagner les services. Il envisage en outre des évolutions du régime juridique pour simplifier les procédures. Enfin, il propose une réflexion sur la nature même des réserves naturelles face aux défis liés au changement climatique et aux enjeux de restauration des écosystèmes.

## RECOMMANDATIONS

### ***Recommandations à destination des services de l'administration territoriale de l'État***

1.

Pour tout projet de création ou de modification d'une réserve naturelle, formaliser la phase de concertation selon une méthode et un calendrier prévisionnel convenus dans le cadre d'un comité de pilotage constitué à cet effet.

2.

Au cours de la phase administrative, veiller en tant que de besoin à étendre les consultations locales à un périmètre plus large que celui des consultations obligatoires établi à l'article R. 332-2 du code de l'environnement.

3.

Avant toute annonce d'un projet de création ou d'extension de RNN, réaliser un inventaire des connaissances sur les enjeux écologiques et les activités humaines, ainsi que leurs interactions. Mobiliser à cet effet les ressources bibliographiques existantes, les acteurs scientifiques, les documents de planification et rapports de gestion des aires protégées environnantes (et de la réserve existante, dans le cas d'une extension), les bases de données de suivis et d'inventaires scientifiques et naturalistes.

4.

Lors de la construction initiale du projet, établir un planigramme constitué de tranches distinctes préélementaires et administratives (diagnostics initiaux et définition du projet, définition de la méthode et animation de la concertation locale, élaboration du dossier d'avant-projet et transmission au ministre, consultations locales et enquête publique, étapes finales avec l'administration centrale).

5.

Pendant l'instruction des projets, s'appuyer sur les services déconcentrés chargés de la protection de la nature ainsi que sur les services de l'administration centrale du ministère qu'ils associent dès la phase d'écriture du dossier d'avant-projet, avant la validation du dossier par le préfet.

6.

Veiller à la légitimation de la gouvernance des réserves naturelles nationales par l'institutionnalisation de pratiques de gouvernance vertueuses (justification des décisions du comité consultatif, encadrement et codification des débats, maintien du lien entre l'État et le territoire, valorisation de la connaissance des acteurs sur l'impact des activités et l'état de conservation des enjeux écologique, fluidité et transparence de la communication).

***Recommandations à destination du Ministre en charge de la protection de la nature***

**7.** Préciser le niveau d'exigence minimal de protection dans les zones de protection forte (automatique comme après analyse au cas par cas) afin de permettre l'établissement d'une grille d'analyse des projets de réserves naturelles nationales.

**8.** À moyen terme, réviser les procédures pour notamment donner suite à certaines préconisations issues du rapport IGA-CGEDD de 2022 (consultation de la CDNPS et de la CDESI dans le cadre des consultations locales et non plus après l'enquête publique, simplifier la révision des décrets de classement) ainsi qu'à des propositions plus générales (disjonction des consultations locales et de l'enquête publique, ajouts de consultations complémentaires dans les consultations locales prévues à l'article R. 332-2 du code de l'environnement, réduction des délais des consultations, suppression de la consultation obligatoire de la CDNPS au profit le cas échéant d'un avis obligatoire du CSRPN, soumission des projets de création et de modification de réserves naturelles à déclaration environnementale).

**9.** Préciser la définition des périmètres de protection mentionnés aux articles R. 332-28 et R. 332-29 du code de l'environnement pour en préciser la finalité et les faire évoluer vers un potentiel outil de souplesse et d'adaptation des réserves naturelles.

10.

Pour les réserves naturelles nationales ayant une partie marine, modifier l'article R. 332-16 du code de l'environnement afin de prévoir une co-présidence du comité de gestion assurée par le préfet maritime, en cohérence avec son pouvoir de police générale dans le domaine de la protection de l'environnement marin.

11.

Donner une définition réglementaire des « zones de protection renforcée » et de « zones de protection intégrale » afin d'en standardiser le niveau de protection et de la faire correspondre de manière effective avec la notion de « protection forte ».

12.

Initier une étude sur l'opportunité de déconcentrer l'intégralité de la procédure au profit des préfets de département ainsi qu'une réflexion plus globale sur l'adéquation du cadre général des réserves naturelles avec l'enjeu de leur adaptation aux évolutions des enjeux biologiques et des habitats naturels induites par les effets du changement climatique.

## 04. LE SPATIAL AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SURVEILLANCE MARITIMES : QUELS ENJEUX ET QUELS OUTILS POUR L'ADMINISTRATION DE DEMAIN ? DÉFINITION D'UN PROTOCOLE D'EMPLOI

APAM Anaïs MELARD

Les enjeux relatifs à la sécurité et la surveillance maritimes recourent une diversité de politiques publiques et interrogent sur la capacité de l'administration à y faire face. La logique d'exhaustivité de couverture des territoires maritimes et de leurs usages par des vecteurs physiques, moyens aériens ou maritimes, n'est plus envisageable au vu de l'immensité du domaine maritime français couplée à une maritimisation des activités, notamment les activités criminelles ou pouvant conduire à une atteinte à la souveraineté française. L'administration de demain est celle qui saura se saisir de l'enjeu d'aujourd'hui : collecter, analyser et utiliser des données toujours plus denses et de sources diverses. Les technologies du spatial sont une réponse actuelle et prometteuse pour la couverture des zones océaniques, en complément des moyens traditionnels : leur appréhension doit pouvoir bénéficier à des politiques publiques diverses.

Face à la multiplication des usages maritimes, licites et illicites, dans un contexte géopolitique bouleversé, comment les administrations en charge des politiques publiques maritimes régaliennes peuvent-elles pleinement prendre en main les technologies du spatial ?

### RÉSUMÉ

La sécurité et la surveillance maritime sont intrinsèquement interministérielles et par nature profondément européennes. En ce sens, elles partagent un fort tropisme européen avec la politique publique spatiale. Les structures institutionnelles et les technologies européennes sont le berceau de la surveillance maritime via les technologies spatiales et en particulier satellitaires. L'enjeu pour les administrations de l'action de l'État en mer est de consolider une gouvernance commune et d'appréhender les nouvelles technologies en faisant connaître leurs besoins et en maîtrisant l'écosystème spatial. Ces travaux doivent être conduits à l'aune de la nécessité d'une pleine insertion dans un monde centré sur la donnée, clé pour la pleine optimisation de l'utilisation des technologies du spatial au service de la sécurité et la surveillance maritime.

L'administration de la mer a su amorcer ce tournant vers la donnée qui permettra de mieux anticiper et lutter contre les atteintes à la souveraineté française via des usages maritimes. Elle doit cependant renforcer son organisation afin de pouvoir tirer pleinement bénéfice d'un croisement des données et de l'analyse de celles-ci, et ainsi in fine améliorer le pilotage et le contrôle des politiques publiques de sécurité et surveillance maritimes dont elle a la charge.

## RECOMMANDATIONS

1.

Établir une feuille de route du spatial propre à l'administration de la mer: faire connaître les politiques publiques maritimes et les enjeux et besoins y afférent en interministériel, auprès des agences et centre européens et du secteur industriel, en maintenant notamment une participation active aux projets portés par le CNES via le plan France 2030 ou des marchés spécifiques.

2.

- Se saisir pleinement de la gouvernance européenne sur le spatial : être actif auprès de l'Agence européenne de sécurité maritime et de l'Agence européenne de contrôle des pêches afin de proposer des orientations de travail sur les technologies du spatial, et, inversement, utiliser pleinement les actions et services proposés par ces agences européennes.
- Connaître les services du Satcen pouvant être déclinés à des politiques publiques civiles.

3.

Avec l'appui du CNES, développer un guide des entreprises et des services proposés pouvant avoir une résonance en termes de politiques publiques traitant de l'observation et de la surveillance des océans, et d'usages maritimes. Il s'agirait dans un second temps de confronter, pour ce qui concerne la sécurité et la surveillance maritime, ces services aux besoins actuels et futurs. La connaissance des technologies disponibles ou en cours de développement peut satisfaire des besoins pour lesquels la technologie spatiale n'était pas nécessairement une piste identifiée.

4.

En s'inspirant du retour d'expérience du suivi du marché public interministériel de détection par radiofréquences et des travaux concernant le partage des données maritimes, consolider la gouvernance interministérielle de l'action de l'État en mer concernant le domaine spatial : proposer la mise en place d'un groupe de travail sur le spatial sous l'égide du Secrétariat général de la mer (SG Mer), prémices à la définition d'une politique spatiale de surveillance maritime.

5.

Renforcer les compétences des centres opérationnels de l'administration de la mer (CROSS, CNSP, CACEM) en matière d'analyse des données spatiales : s'appuyer sur le projet de création d'un centre d'appui au suivi du trafic maritime et d'information validé dans le cadre de la démarche CROSS Nouvelle génération et s'inspirer du Centre national d'analyse de la situation surface mis en place par la Direction nationale garde-côtes des Douanes.

6.

Définir et mettre en place des outils et protocoles de partage des données en interministériel, en particulier avec la Marine nationale et les Douanes, à l'aune du projet européen CISE et des travaux conduits dans le cadre des start-up d'État Monitor et ANAIS.

7.

S'interroger sur la pertinence des infrastructures existantes de collecte des données spatiales, notamment en outre-mer, dans le but de s'assurer de la fraîcheur des données spatiales et conserver une action souveraine sur des installations clés.

## 05. L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE (IA) AU PROFIT DE L'ADMINISTRATION DES AFFAIRES MARITIMES ENJEUX TECHNOLOGIQUES, ETHIQUES ET DE FORMATION

APAM Elsa PAFFONI

Le présent rapport examine l'évolution rapide de l'intelligence artificielle (IA) et son intégration croissante dans divers secteurs, dont celui du maritime. L'IA, en particulier avec des outils comme ChatGPT capables de générer du contenu, a atteint un niveau d'avancée technologique tel qu'il devient difficile de distinguer une interaction humaine d'une interaction artificielle. Les États doivent donc se positionner face à ces technologies en raison de leurs implications géopolitiques, économiques, et éthiques. Il est impératif de comprendre et d'encadrer l'utilisation de l'IA, de tirer parti de la masse des données dont dispose l'administration des affaires maritimes, afin d'améliorer l'efficacité de ses politiques publiques. Mais cette révolution ne sera possible que par la formation des agents publics pour une utilisation appropriée de l'IA. Les écoles de service public, comme l'ESPMer, auront un rôle clé à jouer dans cette démarche.

### RÉSUMÉ

L'intelligence artificielle (IA) présente une véritable opportunité, permettant l'exécution automatique de nombreuses tâches. Des outils comme l'IAG, accessibles sans compétences informatiques, se déploient progressivement et sont déjà largement adoptés par les acteurs économiques maritimes. L'administration des affaires maritimes pourrait en tirer un grand bénéfice dans ses missions administratives, techniques et opérationnelles, dans un but d'efficacité face au contexte de contraintes budgétaires de l'État.

Cependant, l'IA soulève des enjeux technologiques, environnementaux et de souveraineté, car elle est souvent portée par de grands acteurs privés étrangers. Pour garantir son autonomie et respecter les principes de robustesse, sécurité et durabilité, l'administration doit réfléchir à développer ses propres outils et pour cela, acquérir les compétences nécessaires. L'administration des affaires maritimes dispose d'un vaste corpus de données quantitatives (AIS, VMS, informations techniques des navires, données de voyage...) comme qualitatives (normes juridiques, documentation administrative), qui pourraient être valorisées par l'IA.

Pour cela, il faudra créer un écosystème numérique cohérent et être en capacité d'attirer des talents numériques formés à l'IA. Bien que prometteuse, l'IA présente des risques, notamment des biais et une potentielle perte de contrôle, qui pourrait nuire à l'action publique. Le recrutement, l'acculturation et la formation des agents publics à l'IA sont donc essentiels, mais il n'existe pas encore d'orientation générale adaptée aux besoins des agents. Les écoles du service public peuvent jouer un rôle clé, en intégrant l'IA dans leurs processus administratifs et pédagogiques. Ainsi, l'ESPMer devra repenser la conception de ses formations, en utilisant l'IA comme outil pédagogique et thématique de formation. Cette intégration nécessite une réflexion approfondie pour maximiser le potentiel de l'IA au bénéfice de l'administration.

### RECOMMANDATIONS

#### ***Recommandations sur les usages potentiels de l'IA au profit des affaires maritimes***

1. Établir le contact avec la DINUM sur le sujet de l'outil Albert pour évaluer son application aux domaines administratifs des affaires maritimes, dont celui de la gestion des corpus juridiques (pêche, environnement, sécurité des navires...)

Pilote : référent IA de la DGAMPA

Calendrier : dès 2025

2. Établir un état des lieux de l'existant et des besoins en termes d'applicatifs pour toutes les politiques publiques liées notamment aux activités de contrôle et à l'analyse de risque (pêche, environnement, sécurité des navires...), le recours à l'IA étant intéressant pour brasser autant de données.

Pilote : référent IA de la DGAMPA appuyé d'un groupe de travail avec DML, DIRM, CROSS, CSN

Calendrier : 2025, après un processus d'acculturation des membres du groupe de travail

3.

Effectuer une veille des projets et outils d'IA développés par les acteurs économiques maritimes, dans un but d'acculturation, d'accompagnement et d'encadrement des usages.

**Pilote** : référent IA de la DGAMPA

**Calendrier** : dès que possible

4.

Suivre les projets d'IA poussés par l'Union européenne dans le secteur maritime au profit des administrations des États membres, afin d'accompagner leur développement et pouvoir être force de proposition au regard de nos spécificités et besoins nationaux.

**Pilote** : référent IA de la DGAMPA

**Calendrier** : dès que possible

### ***Recommandations sur le développement technologique et la gestion des données au profit de l'IA***

5.

Créer la fonction de référent IA sur les sujets maritimes à la DGAMPA/SDTNUM.

**Pilote** : DGAMPA

**Calendrier** : 2025

6.

Travailler en réseau avec le référent du CGDD, l'Ecolab du MTES et l'Etalab de la DINUM sur les besoins de l'administration des affaires maritimes.

**Pilote** : référent IA de la DGAMPA

**Calendrier** : 2025

7.

Travailler conjointement avec les autres administrations de l'AEM sur la collecte des données et leur valorisation par traitement à l'aide de l'IA.

**Pilote** : SDTNUM

**Calendrier** : à envisager dans la prochaine feuille de route numérique de la DGAMPA

**Recommandations sur le cadre juridique, les normes éthiques et le cadre d'emploi de l'IA**

8. Réfléchir à la notion de responsabilité des agents des affaires maritimes pouvant être amenés à utiliser des outils d'IA à l'avenir, afin de modifier le cadre juridique et proposer un cadre adéquat pour la protection des agents et l'indemnisation des usagers.  
Pilote : DRH / MVSRRH / Services  
Calendrier : 2027

9. Avoir une réflexion RH anticipée sur les conséquences des outils d'IA pour les métiers des affaires maritimes, à l'aide d'un groupe de travail associant DRH et services.  
Pilote : à définir  
Calendrier : en parallèle de la conception des projets d'IA

**Recommandations sur l'acculturation et la formation au sujet de l'IA**

10. Mettre en place une politique d'acculturation simple et dynamique par la communication (newsletter, formations MTES).  
Pilote : référent IA de la DGAMPA  
Calendrier : à court terme

11. Anticiper le besoin en termes d'accompagnement du changement pour les chefs de services et les agents sur la mise en place de l'IA.  
Pilote : MVSRRH avec l'appui des offres des écoles du service public  
Calendrier : à moyen terme  
Pilote : ESPMer /DGAMPA  
Calendrier : 2025

12. Introduire dans la formation initiale des administrateurs des affaires maritimes un module dédié au sujet du numérique au sein des affaires maritimes, complété d'un volet sur l'IA.  
Pilote : référent IA de l'ESPMer avec l'appui des experts numérique et IA  
Calendrier : 2025

## **Recommandations sur les usages pédagogiques de l'IA au sein de l'ESPMer**

**13.**

Désigner un référent IA à l'ESPMer avec pour mission d'effectuer une veille des outils d'IA et des usages pédagogiques et d'être l'interlocuteur au sein du RESP dans le cadre du GT IA.

**Pilote :** ESPMer

**Calendrier :** immédiat

**14.**

Former les référents pédagogiques au sujet de l'IA par le suivi des modules de formation portés par le MTES.

**Pilote :** référent IA de l'ESPMer

**Calendrier :** 2025

**15.**

Organiser des ateliers de restitution au profit des référents pédagogiques sur les outils existants, leur utilité pour la conception, l'animation et l'évaluation afin d'élaborer une culture pédagogique commune.

**Pilote :** référent IA de l'ESPMer et référents pédagogiques volontaires

**Calendrier :** dès que possible sous la forme d'un échange trimestriel

**16.**

Rédiger conjointement une charte d'usage de l'IA au profit des agents administratifs, des référents pédagogiques, des formateurs extérieurs et des élèves.

**Pilote :** référent IA de l'ESPMer et représentant des agents, des formateurs extérieurs et des élèves pour une validation par la direction de l'ESPMer

**Calendrier :** premier semestre 2025

## 06. IDENTIFICATION DE LA RESPONSABILITÉ JURIDIQUE DANS LES MISSIONS DE SAUVETAGE, DE SÉCURITÉ DES NAVIRES ET D'ADMINISTRATION DE LA NAVIGATION MARITIME ET PROPOSITIONS DE MAÎTRISE DES RISQUES

APAM Pierre-Louis LEFEVER

Les agents de l'État sont comptables de leurs actes. Ce principe simple s'applique toutefois au travers de régimes juridiques parfois complexes et souvent méconnus des agents eux-mêmes, de sorte que l'écart peut être important entre la perception du risque juridique par l'agent lui-même et la réalité de celui-ci. L'objet de cette étude est donc d'identifier les conditions dans lesquelles la responsabilité individuelle des agents civils et militaires peut être engagée à l'occasion d'actes et opérations commises dans le cadre du sauvetage en mer, de la sécurité des navires et de l'administration de la navigation, pour ensuite proposer des mesures visant à maîtriser les risques. L'angle choisi est celui de la responsabilité pénale, qui est la plus déstabilisante pour l'agent lui-même et pour l'administration.

### RÉSUMÉ

La conscience du risque pénal pour les agents civils et militaires n'a fait que croître ces dernières années, à la lumière de procédures judiciaires qui ont conduit à mettre en cause des agents de l'administration, et dans certains cas plus rares à les poursuivre pénalement. Cette judiciarisation s'inscrit dans un contexte plus global dans lequel les victimes d'une faute commise par l'administration, qui peut être réparée par voie gracieuse ou devant les juridictions administratives, exigent qu'un individu soit reconnu coupable. Toutefois, le nombre de condamnations ne semble pas avoir connu de réelle augmentation. En effet, le cadre juridique en vigueur ne permet pas si facilement qu'un agent public soit reconnu coupable pour des actes commis dans le cadre de ses fonctions, d'abord et avant tout parce qu'une erreur commise par un agent ou une irrégularité au sens administratif ne constitue pas nécessairement une infraction. Dès lors, cette étude s'est d'abord concentrée sur les conditions légales nécessaires à la caractérisation d'une infraction commise par un agent civil ou un militaire.

Pour un examen plus poussé de ce qui pourrait constituer une faute pénale, il a ensuite été nécessaire d'analyser la réglementation technique applicable: qu'a fait l'agent qu'il n'aurait pas dû faire au regard des textes ?

L'examen de ces textes a été l'occasion d'identifier des fragilités juridiques certaines, mais aussi parfois des confusions de la part de l'administration dans l'interprétation à leur donner. Les solutions proposées ne sont donc pas toutes d'ordre exclusivement juridique, mais impliquent également des actions tournées aussi bien vers les services que vers les professionnels, mais aussi vers le procureur de la République, qui décide seul de l'opportunité des poursuites.

## RECOMMANDATIONS

1.

Inscrire dans la loi, par exemple par un article L. 742-8-1 du code de la sécurité intérieure, que les opérations de secours, de recherche et de sauvetage constituent une obligation de moyens et non de résultat. Une option possible serait de retenir la formulation retenue par la jurisprudence administrative : l'Etat est tenu de prendre les mesures appropriées en vue d'assurer la sauvegarde de la vie des personnes qui sont en péril en mer « en considération des moyens dont il dispose et compte tenu des difficultés et des aléas de son intervention ».

2.

- Ouvrir un chantier de refonte, à droit constant, du décret n° 84-810, de l'arrêté du 23 novembre 1987 et de son règlement annexé et mieux faire ressortir les possibilités de dérogation;
- Réécrire l'article 55 du décret 84-810, définir collectivement les règles qui acceptent des dérogations et demander aux services de recenser les dérogations admises par le passé ;
- Modifier les articles 8.1 et 57 du décret en supprimant pour le chef de centre l'obligation de suspendre le permis de navigation en cas de prescription non exécutée et élever au rang de délit le fait pour un armateur de ne pas exécuter une prescription ;
- S'assurer que la portée juridique du permis d'armement et du permis de navigation est bien comprise des services et des administrés ;
- Rectifier les permis d'armement qui ne sont pas conformes aux règles de sécurité applicables ;
- Analyser au niveau national les dérogations aux titres et brevets les plus courantes, préciser dans le décret n° 2015-723 (article 6) que les dérogations ne sont possibles que si l'armement propose des dispositions compensatoires suffisantes en matière de sécurité et en tirer des conséquences au niveau réglementaire par la création ou la modification de certains d'entre eux.

3.

Ouvrir des discussions avec les professionnels de la pêche tendant à garantir une meilleure cohérence entre les autorisations de pêche et les prescriptions du permis de navigation.

4.

Toiletter les procédures opérationnelles en matière de sauvetage en mer les plus anciennes et en proposer une concernant le sauvetage de migrants en Manche-Mer du Nord assumée par la centrale.

5.

Étudier les pistes permettant de confier aux directeurs de CROSS plus de souplesse dans la gestion de leurs effectifs, notamment issus de la Marine nationale.

6.

- En matière de sauvetage, en s'appuyant sur un parangonnage européen, concevoir des règles communes en matière de temps de travail à proposer aux directeurs de CROSS et à leur autorité organique (les DIRM);
- S'agissant des dérogations aux titres et brevets, rédiger l'arrêté prévu par l'article 8 du décret n° 2015-723, instaurer un suivi national des dérogations et s'interroger sur la révision des brevets en vigueur.

7.

- Former les cadres de l'administration de la mer sur la responsabilité administrative, pénale et civile des principales opérations et actes pris dans le domaine des affaires maritimes et procéder à certains rappels de procédure pénale ;
- Proposer aux encadrants, en priorité lors de la prise de poste, une fiche pédagogique leur permettant de procéder à un certain nombre de rappels auprès de leurs équipes, notamment sur les conditions d'engagement de la responsabilité pénale, sur la différence entre mise en cause et condamnation et sur les devoirs du fonctionnaire et du militaire.

8.

- Demander à chaque directeur interrégional d'organiser une visite tous les ans du procureur de la République territorialement compétent au sein des CROSS et des CSN pour que les agents présentent leur métier et fassent part de leurs difficultés, le cas échéant en présence du préfet maritime ;
- Au sein de l'ESPMer, proposer des actions de formation dirigées vers les services d'enquête pour qu'ils comprennent mieux le cadre juridique applicable ;
- Rendre plus systématique le recours à des enquêtes administratives après des événements de mer. Bien que la procédure administrative et la procédure judiciaire soient totalement indépendantes, une enquête administrative menée sur une affaire complexe permettrait d'éclairer les services enquêteurs, notamment pour éviter les erreurs d'appréciation dues à la spécificité du milieu maritime et des réglementations relatives à la sécurité des navires et de la navigation.

9.

- À l'occasion de réunions avec les professionnels et usagers de la mer, ou lors des campagnes de sécurité des loisirs nautiques, les responsabilités respectives de l'administration et de l'armateur pourraient être rappelées de manière pédagogique ;
- Assumer une réelle police du permis de navigation par les services AEM pour rappeler l'importance d'exécuter les prescriptions fixées lors des visites de sécurité, conformément à l'article L. 5241-12 du code des transports, et proposer aux parquets une politique ferme de sanction en cas de méconnaissance des prescriptions par les armateurs.

10.

Mettre en place un module de formation à distance à l'ensemble des agents des CROSS et des CSN et proposer une formation plus approfondie à l'échelle des DIRM en procédure pénale, le cas échéant avec l'intervention d'un cabinet d'avocat dont les propos auront été discutés en amont avec le personnel encadrant.

11.

Dans le cadre des réunions périodiques entre le bureau SNCl et les chefs de service opérations des CROSS, choisir les opérations qui mériteraient d'être partagées et évoquer ces cas lors de séminaires auxquels participeraient les directeurs de CROSS et des CMS.

12.

- Ouvrir une discussion avec la direction du management de l'administration territoriale et de l'encadrement supérieur (DMATES) tendant à proposer une permanence juridique au niveau régional. À défaut, proposer aux DIRM de passer des conventions avec les services de l'Etat dotés d'un service juridique performant.
- S'assurer du fondement juridique des conventions passées avec des cabinets d'avocats en amont de la protection fonctionnelle et, une fois celle-ci clairement identifiée, confier au secrétariat général la définition d'une convention type avec des cabinets d'avocats, qui comprendra notamment une grille tarifaire, et demander à la direction des affaires juridiques de relire et approuver chaque convention passée par les services déconcentrés.

13.

Alerter le ministère chargé de la fonction publique sur les effets de la décision n° 2024-1098 du Conseil constitutionnel sur le personnel à statut militaire afin de statuer sur leurs demandes futures, suivre les travaux législatifs et proposer que le code de la défense prévoie que le critère fonctionnel prévale dans la désignation de l'autorité compétente pour prendre en charge la protection fonctionnelle et enfin adapter dès à présent les instructions internes.

14.

Étudier avec le ministère de la justice l'opportunité de réviser l'article 697-1 du code de l'organisation judiciaire de façon à soustraire à la compétence des tribunaux visés au décret n°2014-1443 du 3 décembre 2014 les infractions commises par les militaires dans le cadre de leurs missions prises sur le fondement du code de la sécurité intérieure et du code des transports.

15.

Rappeler aux services la possibilité de demander un dépaysement judiciaire et proposer aux services de l'évoquer avec les parquetiers à l'occasion de leurs réunions de travail.

16.

Compléter les instructions adressées aux DDTM/DML par des consignes en matière de signalement des infractions sur le fondement de l'article 40 du code de procédure pénale ; développer les outils métiers existants pour permettre de croiser des informations relevant de réglementations sectorielles (police des pêche et police de la navigation principalement).

## 07. RÔLES DES CENTRES OPÉRATIONNELS MARITIMES PRIVÉS DANS LA CONDUITE DES OPÉRATIONS DE SECOURS EN MER

APAM David POUDEVIGNE

Plusieurs facteurs expliquent la montée en puissance du secteur privé dans la conduite des opérations de secours en mer. L'innovation technologique de ces dernières décennies, tout d'abord, met à mal l'autonomie de l'expédition maritime et l'écosystème réglementaire bâtis autour de trois piliers : États, exploitants à terre, capitaines en mer. L'importance de soulager une partie des responsabilités qui reposent sur le capitaine en y associant les structures de l'entreprise à terre, adoubée par les administrations maritimes à travers l'adoption en 1994 du Code ISM (International Safety Management), s'est généralisée dans tous les aspects de la conduite d'un navire. Un capitaine doit bien davantage qu'auparavant rendre des comptes à l'environnement entrepreneurial autour de son navire, et sa supervision en temps réel est rendue possible par la myriade des solutions informatiques idoines. Alors, bien évidemment, en cas d'événement de mer, a fortiori impliquant des risques pour la vie humaine, les superviseurs, informés en parallèle de la structure étatique responsable, s'impliquent dans le processus décisionnel. L'innovation technologique, encore, modifie les frontières intellectuelles de ce qui pouvait être considéré jusqu'alors comme l'apanage des États :

communication par satellite, recueil d'alertes, déclenchement de moyens de sauvetage complexes, etc. Certains groupes internationaux disposent d'outils plus performants que les administrations. La sécurité est par ailleurs devenue un argument marketing mis en avant par des firmes comme Apple ou Garmin. Le consommateur accepte un produit de gamme supérieure si cette promesse d'assistance physique lui est garantie, quand bien même cela revient à lui faire souscrire à titre onéreux à un service gratuit. De même, la clientèle a, aujourd'hui, accès à des prestations internationales de service à la personne (assurance, prise en charge médicales, localisation à distance) amenées à être déclenchées en mer. La dimension globale de ces entreprises les contraint à développer des centres de veille permanente à couverture mondiale, indifféremment sur terre ou en mer. Enfin, l'espace maritime n'est plus réservé à la pêche et au commerce. En quelques décennies, activités de loisirs, nouvelles solutions énergétiques, protection du littoral, entre autres, ont profondément modifié les acteurs économiques privés déployés en mer ainsi que les structures à terre pour appuyer leur fonctionnement.

En droit maritime, les textes internationaux et nationaux réglementant le sauvetage ne connaissent que deux entités s'agissant du secteur privé : l'exploitant et le capitaine. Les centres à terre ne constituent pas encore un acteur identifié à part entière, ou, tout du moins, aucune responsabilité ne leur est reconnue. Ils sont rattachés à l'exploitant qui a peu de responsabilité dans l'assistance aux personnes. Alors, l'intervention de centres privés en intervention, soit au commandant au navire, soit en intervenant directement auprès du MRCC (Maritime Rescue Coordination Center), n'est pas encadrée. Quant aux solutions d'assistance privée, les centres qui les gèrent n'ont à ce jour aucune obligation encadrant la manière de transmettre leurs alertes aux structures légalement compétentes.

La question de comment gérer l'implication de centres non étatiques dans la coordination des opérations en mer doit permettre de répondre à ces paradoxes. Et, sans se limiter à la réflexion sur la consistance du fait établi par cette problématique, le sujet invite à proposer des solutions concrètes au problème soulevé.

## RÉSUMÉ

L'innovation bouleverse les équilibres du monde maritime. Les navires sont désormais supervisés depuis la terre, des entreprises privées développent leurs propres solutions d'assistance et de nouveaux secteurs d'activité sont apparus. L'opportunité est là de réfléchir à la manière d'intégrer ces nouveaux opérateurs à la conduite des opérations de sauvetage. L'étude de cas pratiques aboutit à les regrouper en quatre familles : les centres de supervision à terre, d'opérations à distance des navires autonomes, de recueil d'alerte et d'observation du milieu marin. Leur point commun est d'apporter des éléments en vue de concourir à la bonne exécution d'une opération SAR (Search & Rescue). Or, la réglementation maritime est éminemment internationale, et de ce fait lente à assimiler de nouvelles notions. Il n'existe ainsi aucun cadre réglementaire pour ces entités. Les compagnies maritimes confrontées à une concurrence rude disposent de compétences qui pourraient être sollicitées indépendamment de leur implication dans un incident. Le droit européen incite les États à intégrer dans leurs mécanismes de protection civile les capacités des moyens privés, et l'OMI (organisation maritime internationale) invite les armateurs à développer des équipes de gestion de crise. Les intentions convergent vers une optimisation des ressources. Le mécanisme actuel de l'ORSEC maritime n'est pas suffisant pour établir leur inventaire et doit évoluer vers sa mise à jour quinquennale.

En parallèle, une transparence doit être exigée face à la sous-traitance de la gestion de la sécurité par les compagnies de transport de passagers. Pour les centres de recueil d'alerte, leurs capacités s'étendant principalement sur la phase d'information du CROSS (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage), leur intégration à la conduite des opérations doit reposer sur la constitution de partenariats. Un point de contact unique pour les centres étrangers pourrait être désigné à l'image du modèle britannique. Un label à destination du secteur privé de "partenaire du sauvetage" devrait être défini pour encadrer et inciter les centres en capacité d'observer la mer à participer à la remontée des alertes.

### RECOMMANDATIONS

#### 1. *3ème trimestre 2025*

Étudier la légalité de la disposition autorisant la levée de la gratuité de l'aide médicale en mer qui s'inscrit dans le cadre de l'aide médicale d'urgence et, le cas échéant, rédiger une circulaire détaillant la procédure de demande de remboursement des frais occasionnés par l'aide médicale lorsque le navire ne respecte pas les consignes opérationnelles.

*Mars 2025*

2.

Rédiger une note à destination des préfetures maritimes et leurs équivalents en outre-mer pour préciser la manière dont peut être organisée la sous-traitance de la gestion de la sécurité par une compagnie en insistant sur la coexistence des ERT (Emergency Response Teams) manager et owner.

**Janvier 2025****3.**

Rédiger une note sous timbre SGMER (secrétariat général de la mer) rappelant l'importance pour les plans ORSEC en cours de révision de réaliser un inventaire des moyens privés en incluant tant les vecteurs que les effecteurs. Centraliser les expertises de niveau national au sein de l'organisme SECMAR (organisme d'étude et de coordination pour la mer et le sauvetage) et développer un outil de mise à disposition rapide de la donnée au profit des EGC des préfectures maritimes.

**Mai 2025****4.**

Défendre à l'OMI une définition du centre de contrôle à distance pouvant servir de base à une définition plus large du centre de supervision de flotte dans le but de réévaluer les responsabilités du capitaine et du centre de contrôle à distance en matière d'assistance aux personnes en mer.

**Juin 2025****5.**

Attribuer à la sous-direction SNC (sauvetage, navigation et contrôle) ou à l'organisme SECMAR la mission de développer et entretenir le partenariat avec les acteurs privés. Rédiger un protocole national à destination de tout opérateur privé prenant attache avec l'administration française pour lui transférer une opération de secours en mer. Ce protocole devra comprendre :

- Un récapitulatif précis de l'organisation SAR maritime française avec un support cartographique et les points de contact de chaque centre ;
- Un document type de transfert d'alerte inspiré de l'annexe IAMSAR (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue) ;
- Un processus d'amélioration continue des échanges fondé sur le retour d'expérience mutuel ;
- Un MoU (Memorandum of Understanding) encadrant les relations entre l'entreprise et l'administration française.

6.

**2026 / 2027**

Transformer le FMCC (French Mission Control Center) en centre unique de réception et de transmission des alertes intéressant les CROSS provenant de tous les systèmes satellites, Cospas-Sarsat et privés. Dans le cadre de la réforme « CROSS nouvelle génération », développer les compétences de ce centre jusqu'à le transformer en centre expert pour les applications aux missions des affaires maritimes des technologies spatiales.

7.

**Été 2026**

Développer le label « partenaire du sauvetage » à destination de tout centre privé disposant de capacités d'observation et de communication le long du littoral. Définir à l'échelon central, au bureau SNCI, un référentiel encadrant ce partenariat comprenant une charte d'engagement, un référentiel de formation, un modèle de transmission d'alerte et une procédure d'observation pour des situations rapportées par le CROSS dans la zone de travail de l'opérateur privé concerné.

## 08. LES NAVIRES D'APPRENTISSAGE : CADRE REGLEMENTAIRE ET D'USAGE

APAM Carole GAUTRON

De nombreux établissements d'enseignement professionnel maritime sont équipés de navires d'apprentissage, y compris les lycées professionnels maritimes, sous tutelle du ministère chargé de la Mer, afin de permettre la réalisation de la partie pratique des cours de manœuvre prévus par certains référentiels de formation. En 2018, deux accidents se sont produits à bord de ce type de navires, faisant courir un risque pour les élèves, les professeurs et l'administration. Au cours des quatre dernières années, certains lycées professionnels maritimes ont engagé un renouvellement de leur flotte, et ont opté pour des navires de taille plus importante, dotés d'un moyen de propulsion novateur ou construits dans des matériaux innovants. Plusieurs rapports ou notes, notamment de l'Inspection générale des affaires maritimes, ont souligné un besoin de clarification de la réglementation applicable, une nécessité d'harmoniser les statuts de ces navires au regard de leur exploitation et de renforcer la sécurité juridique. Dès lors se pose la question de l'adéquation de la réglementation applicable avec le cadre d'exploitation de ces navires, de la qualification des enseignants chargés des cours de manœuvre, et de proposer des solutions afin que l'utilisation de ces navires n'engendre pas un risque inacceptable, tant pour les élèves que pour l'administration.

### RÉSUMÉ

La formation des futurs marins professionnels s'appuie sur différents cursus qui permettent, à terme, d'obtenir un certificat ou un brevet pour exercer des fonctions à bord d'un navire. Un certain nombre de ces formations comprennent dans leur référentiel un temps à accorder pour la pratique de la manœuvre à bord d'une embarcation. Il s'agit pour les élèves ou les apprenants d'apprendre les rudiments de la navigation. Les établissements de formation professionnelle maritime doivent donc, s'ils proposent ces cursus, disposer d'un moyen nautique et d'enseignants formés et qualifiés pour délivrer cette partie pratique. Ces formations maritimes s'inscrivent dans un cadre international et doivent notamment respecter la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

Si certains établissements s'en tiennent au strict cadre posé par les référentiels, d'autres exploitent leurs navires à des fins pédagogiques. Depuis quelques années, on assiste à un renouvellement de la flotte des navires de formation, en particulier au sein des lycées professionnels maritimes, établissements sous tutelle du ministère chargé de la Mer. Ces nouveaux moyens nautiques se veulent innovants et sont utilisés dans le cadre d'une exploitation élargie (présence d'appareils de pêche, d'engins de levage et d'espaces dédiés à la réalisation de cours plus théoriques à bord, campagne de recherche scientifique). Le cadre réglementaire des navires d'apprentissage apparaît dès lors en décalage par rapport à l'usage effectif de ces moyens nautiques et aux qualifications requises pour les enseignants. Pour certains chefs d'établissement, ce cadre semble même peu lisible. La conséquence principale est une diversité de situations avec des navires qui relèvent de statuts différents : navires professionnels ou navires de plaisance. Il en est de même en ce qui concerne les qualifications maritimes et pédagogiques des enseignants chargés des cours de manœuvre, dans un contexte de difficultés de recrutement. Cette situation demande une clarification de la réglementation et des instructions harmonisées pour être compréhensives et applicables par tous.

## RECOMMANDATIONS

### 1. *Instituer un nouveau statut pour les navires d'apprentissage*

Il n'est pas concevable que des navires qui sont utilisés pour des objectifs pédagogiques similaires n'aient pas un statut identique. L'état actuel du droit ne prévoit pas un cadre juridique adapté aux navires d'apprentissage. Une modification de la partie réglementaire du code des transports relative au permis d'armement simplifié permettrait d'y intégrer ces moyens nautiques. Un décret en Conseil d'État pourrait ainsi venir modifier l'article D5232-3 du code des transports en ce sens.

## 2. ***Adapter les dispositions de la division 234 de l'arrêté du 23 novembre 1987 afin qu'elles intègrent les navires d'apprentissage***

Une évolution réglementaire qui permettrait de prendre en compte les différentes caractéristiques des navires d'apprentissage qui peuvent comprendre des appareils de pêche, des engins de levage, des plateformes pour permettre un accès aux éoliennes ou des équipements facilitant la réalisation de recherche scientifique, consisterait en une modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution. Il s'agirait de modifier la division 234 relative aux navires spéciaux afin qu'elle s'applique aux navires d'apprentissage d'une jauge inférieure à 500 tout en précisant qu'ils devront répondre aux dispositions techniques relatives à leur conception initiale. Une telle modification permettrait donc d'harmoniser le suivi technique des navires d'apprentissage. Elle présente aussi l'avantage de rester dans le cadre général de la réglementation internationale de l'organisation maritime internationale.

## 3. ***S'assurer que les enseignants chargés des cours pratiques de manœuvre disposent d'une qualification adaptée au navire considéré et d'une formation renforcée***

Il s'agirait, pour la DGAMPA, de prendre une instruction visant à s'assurer que lors du recrutement des enseignants chargés des cours de manœuvre, ceux-ci disposent bien d'une qualification maritime adaptée au type de navire sur lequel ils vont exercer (par exemple un brevet pêche pour un navire d'apprentissage de conception pêche). De même, cette instruction relative aux enseignants devrait intégrer l'obligation de suivre des formations en matière de sécurité et de pédagogie. Cette instruction devrait enfin poser l'obligation pour les enseignants chargés des cours pratiques de manœuvre d'avoir une aptitude médicale adaptée à l'ensemble de leurs missions (enseignement et conduite nautique).

***Inciter la direction des lycées professionnels maritimes à établir une procédure écrite quant aux conditions d'exploitation de leurs navires d'apprentissage et à les intégrer au sein de leur DUERP***

4.

Au regard de la responsabilité du chef d'établissement, il semble déterminant qu'une procédure écrite soit communiquée aux enseignants quant aux conditions d'exploitation des navires d'apprentissage d'un LPM. Elle devrait intégrer l'obligation pour l'enseignant de transmettre à la direction la liste des personnes embarquées avant l'appareillage du navire, les zones de navigation possibles en fonction des exercices pratiqués et l'obligation de réaliser un briefing sécurité avant embarquement des élèves ainsi que le détail de ce qu'il doit comprendre. Les employeurs publics doivent procéder à l'analyse des risques auxquels leurs personnels peuvent être exposés dans le cadre de leurs fonctions et les répertorier dans le document unique d'évaluation des risques professionnels. L'expédition maritime comprend des risques inhérents au milieu marin et les navires d'apprentissage n'y échappent pas. Dès lors, il convient que chaque LPM intègre ces risques, ainsi que les actions de prévention identifiées, dans son DUERP, pour chaque navire dans le cas où l'établissement en utiliserait plus d'un, et adapté au matériel présent à bord, en particulier s'il y a des appareils de pêche, des dispositifs de type treuils ou encore des engins de levage.

***Encourager le travail en réseau des LPM et les logiques de mutualisation***

5.

Plusieurs LPM ont récemment renouvelé leur flotte et d'autres établissements envisagent l'acquisition d'un nouveau navire d'apprentissage. Il n'existe pas de similitude entre ces navires qui ont tous suivi leur propre cahier des charges. La mise en commun de l'expérience des établissements qui ont récemment acquis un nouveau moyen nautique pourrait être opportune afin de faciliter les démarches et de partager les écueils rencontrés par les différents LPM. Cela permettrait aussi de mettre en commun certains choix réalisés dans la conception du moyen nautique ou de sa propulsion. Une réflexion collective pourrait être menée sur l'utilisation pédagogique des navires d'apprentissage et pourrait même ouvrir la possibilité de réaliser un cahier des charges commun de construction d'un moyen nautique adapté à ces établissements, permettant ainsi une économie d'échelle, à travers l'élaboration d'un navire d'apprentissage de série.

## 09. ENJEUX DE LA DÉCARBONATIONS DU TRANSPORT MARITIME ET ACCOMPAGNEMENTS INSTITUTIONNELS RÉGLEMENTAIRES ET FINANCIERS

APAM Olivier DELTEIL

Les objectifs internationaux et européens relatifs à la décarbonation du transport maritime impliqueront des investissements conséquents, évalués entre 40 et 60 milliards de dollars américains chaque année d'ici 2040. Ils porteront principalement sur la création de nouvelles infrastructures, l'adaptation de celles déjà existantes et la production d'énergie et de combustibles renouvelables d'origine biologique ou synthétique. La question à laquelle ce mémoire tente d'apporter de nouveaux éléments de réponse est la suivante.

Dans un contexte d'incertitude portant, entre autres, sur l'adoption par l'Organisation maritime internationale de standards sur les combustibles de demain, d'une tarification carbone et d'une insuffisante maturité technologique, quelles actions peuvent être prises par la puissance publique afin de soutenir les acteurs privés dans cette mutation indispensable ?

### RÉSUMÉ

La neutralité carbone recherchée dans la réglementation européenne ou visée dans la stratégie de l'Organisation maritime internationale concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires implique, pour la France, de mener de front une triple action : une réduction de la consommation d'énergie pour limiter les émissions de GES, une transition effective et rapide en faveur de combustibles renouvelables et une adaptation des réseaux, en particulier d'électricité et de gaz. Si l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires et le passage progressif de combustibles fossiles à des combustibles de transition sont d'ores et déjà une réalité, l'utilisation de combustibles décarbonés, et notamment des combustibles de synthèse, pose de nombreux défis. La production, le stockage, le transport et la distribution de ces derniers induiront des investissements conséquents pour l'ensemble des acteurs, publics comme privés (énergéticiens, ports, armateurs). Dans un contexte où 70% des émissions de GES provient du secteur des transports terrestres, contre 11% pour le transport maritime, il est probable que ce dernier doive s'adapter aux combustibles renouvelables retenus par les énergéticiens. Un tel exercice n'est pas simple et nécessite pour la puissance publique, après consultation des parties prenantes, de donner de la visibilité.

Cela peut se traduire par des objectifs en adéquation avec ceux fixés au niveau européen, des scénarios de référence et adaptables du fait d'un contexte mouvant et une mobilisation de l'ensemble des acteurs, de l'économie réelle comme de la finance, pour surmonter ce défi.

## RECOMMANDATIONS

### **RECOMMANDATIONS À COURT TERME** **Au niveau européen**

1. Se conformer aux obligations découlant de l'acquis européen et contribuer à son amélioration, au service de la transition écologique (Ministère chargé des ports, avec le concours du MEFSIN et du MTEBFMP). Parmi les actions possibles :
  - Déterminer un plan de financement pour achever les branchements électriques dans les grands ports maritimes (GPM), dans un contexte d'incertitude sur les moyens financiers mobilisables au niveau européen. S'assurer, via des contrats État-région le cas échéant, d'un appui de l'État au profit des ports décentralisés.
  - Soutenir une ambition environnementale maximale dans les discussions portant sur la révision de la directive sur la taxation de l'énergie. Veiller à ce que l'approche entre les États membres ne se traduise pas par une concurrence déloyale, concernant la taxation des combustibles renouvelables.

## 2.

Soutenir la filière maritime européenne, par l'intermédiaire d'une politique volontariste en matière énergétique (MEFSIN, avec l'appui du ministère chargé des transports). Parmi les actions possibles :

- En lien avec des États affinitaires, mobiliser la Commission dans la labellisation de projets relatifs à des technologies stratégiques et la création de projets importants d'intérêt européen commun (PIEEC) permettant, à terme, le développement d'une ou plusieurs solutions technologiques et leur production sur le territoire européen. S'assurer de la mobilisation de fonds dédiés en quantité suffisante.
- Soutenir la révision des textes relatifs à la commande publique afin que celle-ci soit davantage orientée vers la transition écologique et contribue à stimuler la chaîne de valeurs.
- Dans le cadre des travaux portant sur le cadre financier pluriannuel 2028 – 2034, soutenir les préconisations du rapport Draghi sur la compétitivité de l'UE et notamment celles relatives au développement des réseaux d'énergie ou des infrastructures de recharge, utiles à de nombreux secteurs, et l'aménagement d'un cadre réglementaire de nature à stimuler l'innovation et la transition vers une industrie verte. S'assurer de la mobilisation des ressources issues du marché carbone européen ou du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières dans la décarbonation du secteur et d'autres mécanismes, dans l'hypothèse d'une adoption, par l'Organisation maritime internationale (OMI), d'une tarification carbone.

## **RECOMMANDATIONS À COURT TERME** ***Au niveau national***

**3.**

Piloter la décarbonation du transport maritime, en coordination avec les différents acteurs (Ministère délégué au transport, avec le concours du MTEBFMP et du MEFSIN). Parmi les actions possibles :

- Finaliser les documents de planification (loi de programmation énergie-climat, 3e programmation pluriannuelle de l'énergie et 3e stratégie nationale bas-carbone). Élaborer les stratégies manquantes (captage et valorisation du dioxyde de carbone ou CCUS) le cas échéant. Mettre à jour les stratégies existantes (hydrogène, biomasse). Considérer une extension de l'actuelle stratégie d'accélération "produits biosourcés et carburants durables" au secteur du transport maritime.
- En conformité avec les documents stratégiques évoqués supra, mobiliser l'ensemble des parties prenantes dans la structuration d'une gouvernance de la biomasse au niveau national comme régional afin (i) d'estimer finement et régulièrement la ressource lignocellulosique disponible, (ii) d'arbitrer les usages, suivre ces derniers ainsi que la consommation et (iii) ainsi contribuer à l'utilisation transitoire de biocarburants de deuxième génération (2G) dans le secteur du transport maritime.
- En cohérence avec les orientations relatives à la décarbonation des secteurs économiques français, allouer, autant que possible, une quantité suffisante de biomasse d'origine lignocellulosique dans la production des biocarburants 2G et d'électricité, d'hydrogène bas-carbone dans la production d'e-carburants pour le secteur maritime. Suivre attentivement les capacités financières de RTE et de GRT Gaz dans le cadre de leur mise en œuvre respective du schéma décennal et du plan de développement décennal.
- Soutenir, par l'intermédiaire d'une fiscalité incitative, l'utilisation progressive des combustibles renouvelables et le soutien à la recherche et au développement (R&D).

## 4.

Concrétiser cette décarbonation par la mobilisation de financements appropriés, publics comme privés (MEFSIN, avec le concours du MATD et du ministère en charge des ports). Parmi les actions possibles :

- Disposer d'une vision exhaustive des dispositifs d'incitation fiscale liés directement ou non à la transition écologique. Supprimer les dispositions fiscales ne facilitant pas la transition vers les biocarburants 2G. Étendre certaines dispositions (crédit d'impôts pour les industries vertes) si cela est possible. Modifier la réglementation fiscale de façon à accélérer l'utilisation de combustibles beaucoup plus vertueux, dans le cas où cette orientation serait retenue dans la directive sur la taxation de l'énergie.
- Aborder en lien avec les collectivités locales la question des financements publics en faveur de la transition écologique, l'articulation - si besoin - entre les contrats de plan État-régions et les contrats de relance et de la transition écologique, les ressources mobilisables (Fonds Vert, dotation globale de fonctionnement) et potentielles (impôts locaux, endettement, etc.) et la mise à disposition de foncier suffisant pour permettre l'accueil des futures infrastructures de production des combustibles renouvelables.
- Entamer (ou finaliser) une réflexion avec les GPM relatives aux recettes financières et à l'utilisation de leurs réserves foncières susceptibles d'être mobilisées dans l'accueil d'unités de production ou de distribution de combustibles renouvelables ou plus largement à des projets CCUS.
- Pérenniser la mobilisation de financements publics, dans le cadre de France 2030 ou avec le concours de fonds européens, et du fonds public-privé spécifiquement dédié à la décarbonation du transport maritime. Encourager (ou éviter de dissuader) les initiatives privées visant à stimuler l'innovation. Donner de la visibilité à plus long terme par la mise en œuvre de la récente stratégie pluriannuelle de financements de la transition écologique et la finalisation d'une feuille de route partagée avec l'ensemble des acteurs.
- Maintenir la mobilisation de l'ensemble des acteurs financiers (banques privées, fonds d'investissements, fonds public-privé, opérateurs) dans la décarbonation du transport maritime, des ports et la production des combustibles d'avenir.
- S'assurer de la bonne articulation entre le CORIMER et l'Institut MEET 2050, tous deux engagés dans la mobilisation de financements et l'identification de projets innovants au service de la transition énergétique, en lien avec la plateforme européenne dédiée aux technologies stratégiques, afin d'obtenir une mobilisation maximale de fonds nationaux et européens au profit de la chaîne de valeur française.
- Préciser les engagements de la part du MEFSIN en matière de garantie stratégique, qui permet aux porteurs de projets d'avoir davantage de visibilité.

## **RECOMMANDATIONS À COURT TERME** ***Au niveau international***

**5.**

Soutenir, au niveau international, des positions ambitieuses en lien avec des pays affinitaires (MEAE, avec l'appui du MTEBFMP et du ministère chargé des transports). Parmi les actions possibles :

- Défendre l'analyse d'impact produite par le DNV et la CNUCED. Développer, conjointement avec nos partenaires européens et en amont de la 83e session du comité de protection de l'environnement marin, une stratégie de négociation et d'influence pour contrer le bloc constitué par la Chine, le Brésil et la Norvège, lequel s'oppose à toute mesure de moyen terme économique intégrant un mécanisme de tarification des émissions de GES.
- S'assurer, une fois l'accord obtenu sur les mesures de moyen terme, que les recettes liées à la future tarification carbone soient entièrement dédiées à la décarbonation du secteur, et de l'existence d'un mécanisme de contrôles rendant régulièrement compte.
- Poursuivre, une fois l'accord obtenu sur les mesures de moyen terme, la mobilisation en faveur d'une révision des mesures de court terme, notamment dans la récompense des navires vertueux et / ou l'instauration de possibles sanctions pour les autres.
- Soutenir la vision française / européenne de la décarbonation du transport maritime dans tous les processus et organismes internationaux (OIT, COP diversité biologique, COP climat, UNOC), comme composante d'une action plus globale et relative à la lutte contre les changements climatiques. S'appuyer sur les acteurs économiques pour ce faire.

## **RECOMMANDATIONS À MOYEN TERME**

### ***Au niveau européen***

- 6.** Se conformer aux obligations découlant de l'acquis européen et contribuer à son amélioration, au service de la transition écologique (Ministère chargé des transports, avec l'appui du MEFSIN). Parmi les actions possibles :
- Achever, avec le concours du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, les interconnexions énergétiques avec les pays riverains et le réseau dédié au transport d'énergies bas-carbone, dont l'hydrogéné, dans le cas où son importation serait nécessaire pour contribuer à la production d'e-carburants.

- 7.** Soutenir la filière maritime-portuaire européenne, par l'intermédiaire d'une politique volontariste en matière énergétique et industrielle (Ministère chargé des ports, avec l'appui du MEFSIN). Parmi les actions possibles :
- Soutenir, dans l'hypothèse où le dispositif européen d'aides d'État aurait été revu, la mobilisation de financements publics venant faciliter la construction d'infrastructures de production et de distribution des combustibles renouvelables au sein des GPM.
  - Entamer, dans l'hypothèse où des projets relatifs à des technologies stratégiques ou des PIIEC auraient été retenus, la structuration d'un écosystème européen afin d'être en mesure de produire des e-carburants sur le territoire européen.
  - Dans l'hypothèse d'une adoption, par l'OMI, d'une tarification carbone, considérer une révision du marché carbone européen sans préjudice pour la décarbonation du transport maritime et les recettes issues de l'extension du marché carbone au secteur maritime.

### ***Au niveau national***

- 8.** Piloter la décarbonation du transport maritime, en coordination avec les différents acteurs (Ministère chargé des transports, avec l'appui du MEFSIN). Parmi les actions possibles :
- Poursuivre l'appui au profit des GPM dans l'identification des futures zones de production et de distribution des combustibles renouvelables.
  - Dans l'hypothèse d'une délocalisation de la production d'e-carburants tout secteur confondu, considérer la création de stocks stratégiques de combustibles renouvelables et clarifier les questions connexes (emplacement, pourcentage, etc.).

Dans un contexte budgétaire et financier incertain, expertiser la mobilisation de recettes additionnelles liées à la fourniture de services par l'État (surveillance de la navigation dans les dispositifs de séparation de trafic par exemple) ou à l'épargne (Ministère chargé des transports, avec l'appui du MTEBFMP, et MEFSIN).

9.

***RECOMMANDATIONS À MOYEN TERME  
Au niveau international***

Soutenir, dans l'hypothèse d'une adoption des mesures de moyen terme avec un niveau d'ambition similaire à celui promu par l'UE, la révision des mesures de court terme et l'élaboration d'un corpus relatif à la traçabilité et à la durabilité des combustibles renouvelables.

10.

## 10. LES FREINS ET LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE DE CONSTRUCTION ET / OU DE RÉPARATION NAVALE EN OUTRE-MER

APAM Pierre-Luc LECOMPTE

Dans les territoires ultramarins français, le niveau de maturité des différents segments de l'industrie navale que sont la construction, la réparation et la déconstruction, est globalement faible ou moyen. Il s'agira dès lors d'analyser au cas par cas des différents territoires et bassins maritimes ultramarins le niveau de maturité des différents segments de l'industrie à ce jour ainsi que la nature des freins et/ou atouts structurels qui déterminent cette situation. Dans l'optique recherchée d'un développement de cette industrie, notamment de la filière de réparation et de maintenance, il conviendra d'analyser quels sont les bassins, territoires et projets dont le potentiel et les enjeux liés au développement de cette industrie sont les plus importants. Parallèlement, il s'agira de s'interroger sur les leviers d'accompagnement et de stimulation dont l'État et plus largement les pouvoirs publics disposent pour accompagner et stimuler ces projets de développement, en matière notamment de dépenses d'intervention et de dépenses socio-fiscales. Enfin, il conviendra en filigrane d'analyser les enjeux sous-jacents et non strictement économiques qui fondent la nécessité stratégique de développer notamment la filière de réparation navale dans les territoires ultramarins.

### RÉSUMÉ

Dans le cadre de la réflexion portant sur le développement des secteurs de l'économie bleue outre-mer, le CIMer 2023 a posé la question de l'état et du potentiel de développement de l'industrie navale dans les territoires ultramarins. Le niveau de maturité de cette industrie apparaît à ce jour inégal entre territoires et bassins. Son segment construction est inexistant ou faiblement développé, à l'exception de la Polynésie française. Son segment réparation et maintenance navale présente une maturité moyenne et de forts enjeux dans les territoires antillais et dans les territoires ultramarins de la zone Indopacifique que sont La Réunion, la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie.

L'un des enjeux majeurs sous-jacents au développement de la filière est celui de l'atteinte de l'autonomie fonctionnelle des flottes domestiques, militaires et civiles, basées dans ces territoires et bassins.

Ces filières de réparation, et les équipements industriels majeurs liés, sont en effet des outils d'exercice de souveraineté devenant nécessaires sinon indispensables, d'une part dans un contexte géostratégique qui renforce l'importance des territoires ultramarins situés dans la zone Indopacifique, et d'autre part dans le contexte interne de ces différents territoires et bassins caractérisés par leur éloignement, ultrapériphéricité, voire isolement. L'accompagnement par l'État du développement de ces filières, et notamment de leur volet infrastructurel par des dépenses d'intervention, en lien étroit avec les collectivités ultramarines, devra cibler les projets les plus stratégiques à l'échelle ultramarine en interrogeant la pertinence de mutualisations de bassins. L'atteinte d'une taille critique pour ces filières passant nécessairement par le développement d'une offre compétitive à l'échelle de leurs bassins maritimes respectifs, les leviers réglementaires de stimulation de la compétitivité-coût et l'outil des dépenses socio-fiscales devront être également actionnés en priorité.

## RECOMMANDATIONS

### 1. *Martinique*

Accompagner financièrement à parts égales entre l'État et la Collectivité territoriale de Martinique, via notamment le contrat de convergence et de transformation 2024-2027, l'investissement prioritaire du grand port maritime de la Martinique dans un second bateau-porte pour le bassin de radoub du pôle de réparation navale de Fort-de-France. Identifier cet investissement dans le plan pluriannuel d'investissement du projet stratégique 2025-2029 du grand port.

**Martinique** 2.

Proposer au préfet de la Martinique et à ses services de la DM et de la DEAL, en lien avec la commune du Marin et la collectivité territoriale de Martinique, d'engager des travaux prospectifs de développement de la grande plaisance dans le Cul-de-sac du Marin axés notamment sur :

- une analyse des possibilités de développement de l'accueil à quai des navires au sein du port du Marin ;
- une analyse des ajustements à opérer à la réglementation et régulation du plan d'eau de la baie du Marin, incluant un ajustement des possibilités de mouillage des yachts de 50 m et plus, une clarification de la réglementation et de la police du plan d'eau du nord de la baie cohérente avec les limites administratives portuaires existantes du port communal du Marin et incluant la mise en œuvre par la commune en sa qualité d'autorité investie du pouvoir de police portuaire d'un règlement de police portuaire interdisant le mouillage dans le chenal d'accès dit secondaire au chantier CARENANTILLES, ainsi qu'un éventuel ajustement de la signalisation dudit chenal d'accès secondaire.

**Guadeloupe** 3.

Utiliser le précédent du titre d'occupation, délivré en août 2024, par le préfet de Guadeloupe à l'un des principaux chantiers de la zone de Carénage, comme un levier pour régulariser dans un cadre semblable la situation des autres chantiers de la zone et finaliser la délivrance de conventions d'occupation précaire dans des délais réduits en lien avec la DEAL et la DRFIP. Conditionner systématiquement ces régularisations à la mise aux normes environnementales progressive des chantiers concernés. Utiliser également ce précédent comme un levier pour permettre la délivrance dans des délais réduits par le grand port maritime de la Guadeloupe d'AOT ou de COT d'une durée de 15 ans à CARAÏBES DOCKS SERVICES, aux chantiers FORBIN et à IMM.

**4. Martinique et Guadeloupe**

Mettre le sujet réparation navale à l'ordre du jour du prochain conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane, et acter dans ce cadre à l'échelle du bassin antillais l'articulation entre le pôle majeur de Fort-de-France et les pôles secondaires du Marin et de Pointe-à-Pitre.

**5. Saint-Martin**

Dans le cadre du projet de développement des chantiers navals de Saint-Martin, conditionner la participation financière importante de l'État dans le cadre du contrat de convergence et de transformation 2024-2027 à la priorisation par la collectivité de Saint-Martin du projet de normalisation et de régularisation du site actuel des chantiers navals de Sandy Ground. Conditionner cet accompagnement à un haut niveau d'exigence environnementale des travaux et à une maîtrise foncière du terrain d'assise du projet par la collectivité, et idéalement à l'inclusion des chantiers dans le périmètre portuaire adjacent.

**6. Saint-Pierre-et-Miquelon**

Prioriser dans les crédits octroyés en 2025 par la DGITM et la DGOM pour la gestion des infrastructures du port d'intérêt national ceux nécessaires aux opérations de remise en état et de mise aux normes environnementales de la cale de halage historique du Barachois.

**7. La Réunion, Martinique, Guadeloupe, Saint-Martin**

Mettre en concordance le tableau des secteurs d'activité éligibles au barème de compétitivité renforcée du dispositif « Lodeom » avec la nomenclature d'activités françaises (partie applicable aux exonérations de charges sociales patronales des employeurs en outre-mer - bulletin officiel de la sécurité sociale relatif aux exonérations zonées). Donner consigne à la CGSS de La Réunion et à toutes les CGSS ultramarines concernées d'appliquer en matière d'exonérations de charges sociales le barème de compétitivité renforcée aux entreprises de construction et de réparation navale conformément aux dispositions du code de la sécurité sociale issues de la LODEOM.

**La Réunion, Mayotte, Martinique, Guadeloupe****8.**

Dans le cadre de la réforme annoncée de l'octroi de mer, commander une étude préalable évaluant la part de ses recettes qui est issue de son imputation aux intrants de réparation navale, notamment à l'échelle spécifique de La Réunion. Proposer en conséquence rapidement l'exonération totale et systématique d'octroi de mer externe et d'octroi de mer régional externe des intrants de réparation navale, ainsi que l'exonération d'octroi de mer interne et d'octroi de mer régional interne pour les navires construits sur ces territoires.

**La Réunion****9.**

Finaliser la mise en place au sein de l'offre de formation du futur Lycée de la mer de La Réunion de modules spécialisés de formation mutualisée en maintenance navale et aéronautique dans le cadre des suites de l'étude GPEC conduite dès 2021 dans la perspective de la livraison du dock flottant.

**La Réunion****10.**

Évaluer l'opportunité de faire conduire par l'antenne de La Réunion du service de soutien de la flotte une analyse précise, dans une logique d'anticipation des marchés nationaux de maintien en condition opérationnelle des unités basées à La Réunion, de la capacité du tissu industriel réunionnais à assurer l'ensemble des prestations incluses dans ces contrats. Analyser en conséquence l'opportunité de verrouiller ou de privilégier, dans les futurs contrats nationaux de MCO de ces navires, le lieu et les modalités d'exécution des prestations de réparation navale. Conduire une démarche semblable avec la DGAMPA et la DM SOI concernant le verrouillage géographique éventuel des prestations d'entretien dans le contrat d'exploitation du patrouilleur austral des affaires maritimes Osiris II.

**11. *La Réunion, Terres australes et antarctiques françaises***

Dans le cadre des négociations préalables au nouveau plan de gestion de la pêche de légine dans les ZEE des îles Kerguelen et de l'archipel Crozet en 2025, analyser la possibilité de faire de la part de travaux de maintenance et de réparation des navires réalisée à La Réunion un sous-critère distinct doté d'un coefficient adapté au sein du critère « équilibres socio-économiques » imputé à la formule du calcul de répartition annuelle des totaux admissibles de captures (TAC) de légine entre navires titulaires d'autorisations de pêche. Analyser également la possibilité de faire de l'exécution des travaux de réparation et de maintenance à La Réunion une condition de l'obtention de l'autorisation de pêche, obligation qui pourrait aussi être étendue au régime d'encadrement de la pêche à la langouste et aux poissons dans les eaux des îles Saint-Paul et Amsterdam.

**12. *La Réunion***

Finaliser les discussions en cours sur le cadre juridique d'exploitation du pôle de réparation navale et du futur dock flottant du port-ouest du grand port maritime de La Réunion. Prendre en considération en tout état de cause dans la finalisation du règlement d'exploitation du dock flottant la nécessité qu'il soit aligné sur les standards internationaux.

**13. *La Réunion, Martinique, Guadeloupe***

Piloter, en lien avec les clusters maritimes ultramarins et autres associations de professionnels pertinentes, une action de communication ciblée sur chaque exploitant de chantier naval l'informant de l'extension à l'industrie navale depuis 2024 des bénéfices des abattements majorés du régime des zones franches d'activité de nouvelle génération (ZFANG), dit LODEOM fiscale, et des avantages financiers de ce dispositif. Expliciter dans cette action de communication les modalités pratiques de sollicitation du régime d'abattements, ainsi que son articulation avec les autres régimes spécifiques de soutien à son activité économique comme celui des exonérations de cotisations sociales patronales dans le cadre de la LODEOM sociale.

**Martinique, Guadeloupe, La Réunion** 14.

Compte tenu notamment de l'incidence indirecte de cette offre sur l'attractivité des offres ultramarines en matière de réparation nautique et navale, étendre le bénéfice des abattements majorés du régime des ZFANG aux activités de vente de pièces d'accastillage et autres accessoires liés à la pratique du nautisme (activité de shipchandler) en modifiant en loi de finances l'article 44 quaterdecies du code général des impôts.

**Tous territoires ultramarins selon statuts** 15.

Évaluer, en complément du paquet de propositions portant sur les mesures pérennes relatives à la communication sur le régime des ZFANG, à l'exonération d'octroi de mer et à l'application effective des dispositions de la LODEOM sociale, la possibilité de créer un régime spécial de soutien économique temporaire de cinq ans au démarrage d'activités de construction ou de réparation et maintenance navale qui reposerait sur un cumul d'exonérations de TVA, de cotisations sociales patronales et d'octroi de mer, ainsi que sur une exonération totale d'impôt sur les sociétés. Ce régime spécial de soutien au démarrage s'appliquerait aux entreprises localisées au sein de nouveaux pôles industriels navals ou au sein de pôles ayant fait l'objet de transformations majeures, notamment en matière de dotations en infrastructures de mise à sec et de réparation des navires.

**Tous territoires ultramarins** 16.

Prendre en considération dans la réforme du régime d'aide fiscale à l'investissement productif en outre-mer prévue dans le cadre du comité interministériel des Outre-mer de juillet 2023 son importance dans le maintien du niveau de la demande de réparation et de construction navale, et plus globalement de services techniques aux navires, dans les territoires ultramarins.

**La Réunion, Mayotte** 17.

Acter, dans le cadre du conseil maritime ultramarin du bassin Sud océan Indien et à l'échelle dudit bassin, la priorisation de l'accompagnement financier par l'État du pôle de réparation navale du port-ouest du grand port maritime de La Réunion.

**Polynésie française** 18.

Prioriser l'accompagnement financier par l'État, notamment dans le cadre du Troisième instrument financier, du projet de pôle de réparation navale porté par le port autonome de Papeete dans la zone de Fare Ute sud et son schéma directeur d'aménagement 2022-2032.

**Polynésie française** 19.

Conduire une analyse sur la pertinence et les modalités financières et techniques de réalisation d'un futur équipement majeur de mise à sec de navires à utilisation duale civile et militaire (dock flottant ou bassin de radoub), adapté aux enjeux de l'augmentation capacitaire de la flotte militaire basée à Papeete et à ceux du renouvellement de la flotte de transport interinsulaire polynésienne. Porter cette réflexion au niveau du nouveau comité d'orientation stratégique portuaire et maritime (COSMER).

**Nouvelle-Calédonie** 20.

Prioriser l'accompagnement financier par l'État, notamment dans le cadre des contrats de développement 2024-2027, du projet de modernisation et d'aménagement du pôle de réparation navale de Nouville porté par le port autonome de Nouvelle-Calédonie et son schéma directeur 2023-2027. Inclure en priorité ces travaux au périmètre d'un éventuel plan de reconstruction de la Nouvelle-Calédonie.

**Nouvelle-Calédonie** 21.

Conduire une analyse transversale, et notamment géostratégique, technique et financière, sur la pertinence de doter le port autonome de Nouvelle-Calédonie, et notamment sa zone de réparation navale de Nouville, d'un équipement majeur de mise à sec de type dock flottant, à même notamment de permettre une autonomie totale de réparation de la flotte militaire basée à Nouméa.

## 22. ***Tous territoires sauf la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie***

À défaut d'assouplir le cadre réglementaire de la rubrique n° 2712-3 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), faire donner consigne par les préfets concernés aux DEAL de Guadeloupe et de La Réunion de prioriser et d'accélérer l'instruction des dossiers de demande de modification d'autorisations ICPE 2712-2 déposés par les entreprises VERDE SXM et GREEN TROPICAL CIRCLE. Faire donner consigne par les préfets aux DEAL d'une application constructive et pragmatique des dispositions du code de l'environnement concernant la nécessité d'ICPE temporaire pour l'entreposage transitoire au sein des chantiers navals des navires destinés à la déconstruction sur d'autres sites.

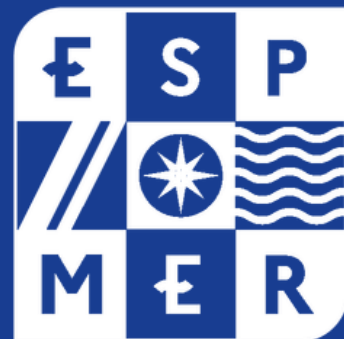
## 23. ***Tous territoires ultramarins dont Nouvelle-Calédonie***

Accompagner au maximum financièrement les projets innovants développés dans les territoires ultramarins en matière de valorisation des déchets issus de navires comme celui de la société ROYAL RECY BOAT à Nouméa, susceptible d'être développé dans d'autres territoires ultramarins dont la Polynésie.





**EAAM**



**Directeurs de publication :**

Guillaume SELLIER, Inspecteur Général des Affaires Maritimes

Guillaume de Beauregard, commandant de l'EAAM

**Conception graphique :**

Maud VARIN



**GOVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Synthèse des mémoires des EMS 2024  
Édition mars 2025**