



**PREMIER
MINISTRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Dossier de presse

COMITÉ
INTERMINISTÉRIEL
DE LA

mer

2025



**Secrétariat général
de la mer**

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

SOMMAIRE

Éditorial du Premier ministre	5
Le Comité interministériel de la mer (CIMER).....	6
Les décisions du CIMER de 2025	9
Littoral et qualité des eaux côtières.....	9
Biodiversité et lutte contre la pêche INN.....	10
Décarbonation	13
Compétitivité /Formation professionnelle.....	15
Énergies marines renouvelables.....	17
Régalien et numérique	19
Mesures valorisées par le CIMER de 2025	23



ÉDITORIAL DU PREMIER MINISTRE



La France est **une puissance maritime**. Nous disposons du deuxième domaine maritime mondial, avec près de 11 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive, dont 97% borde nos outre-mer ; notre Marine nationale est présente sur l'ensemble des océans ; nos filières industrielles navale et nautique ont le vent en poupe ; le pavillon français jouit d'une excellente image ; notre recherche océanographique est reconnue au niveau mondial ; les compétences et l'engagement des travailleurs de la mer, qu'ils soient professionnels ou bénévoles, sont remarquables.

Mais les **bouleversements d'ordre économique, climatique et géopolitique**, qui affectent les équilibres mondiaux, mettent à l'épreuve notre puissance maritime. Nos mers, nos océans et nos littoraux doivent faire l'objet d'une attention et d'une mobilisation toute particulière, afin d'assurer notre **souveraineté**. C'est pourquoi j'ai demandé, en cette année 2025 consacrée « Année de la mer », que se réunisse un **Comité interministériel de la mer**, à quelques jours de la 3e Conférence des Nations Unies sur l'Océan à Nice.

Ce Comité a permis d'apporter des réponses claires, efficaces et cohérentes aux trois défis que nous rencontrons aujourd'hui dans nos espaces maritimes.

Le **défi économique**. Face à une concurrence internationale accrue qui revêt parfois des aspects violents et illégaux, nous avons décidé de simplifier les procédures, afin de faciliter la destruction des navires de la **pêche illicite, non déclarée, non réglementée**, qui abîment nos fonds marins et ruinent nos marins-pêcheurs.

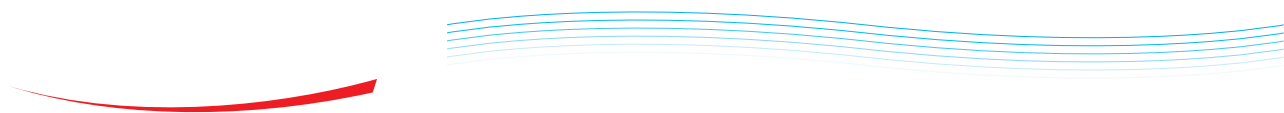
La mer est une ressource, mais elle est aussi un écosystème à protéger. C'est là le deuxième défi, d'ordre **écologique**, auquel nous devons nous atteler. Notre économie bleue doit se « verdier », ce qui passe par la **décarbonation** des activités maritimes. Des initiatives ont déjà été prises en ce sens par les acteurs du secteur et doivent être poursuivies avec le soutien de l'État, en explorant de nouvelles pistes prometteuses, tel le développement du transport à voile. 90 millions d'euros générés par le marché carbone européen maritime pourront être mobilisés en 2026 afin de participer à cet effort de décarbonation.

C'est enfin au **défi géopolitique** que nous devons apporter une réponse. Notre **souveraineté maritime** est à l'épreuve des tensions mondiales croissantes. Le projet de **flotte stratégique** doit être mis en œuvre, après une réévaluation de nos besoins, pour assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements, des moyens de communications, des services et des infrastructures maritimes.

Ces trois défis touchent tout particulièrement les **outre-mer**. Plusieurs mesures ont donc été prises afin de répondre aux enjeux spécifiques de nos 12 territoires situés dans les océans Atlantique, Indien, Pacifique et Antarctique. Un 3e plan de lutte contre les sargasses, qui défigurent nos côtes dans les Antilles, va être lancé d'ici la fin de l'année. De nouvelles formations aux métiers de la mer vont ouvrir et continuer à se développer en Polynésie française et en Guyane, afin de répondre à la forte demande locale.

Notre cap est clair : garantir notre souveraineté maritime. Ce Comité interministériel de la mer 2025 vise à nous donner les moyens de continuer à faire de notre nation une puissance maritime. Nous en sommes convaincus : **l'avenir de la France se joue aussi au large.**

François BAYROU
Premier Ministre

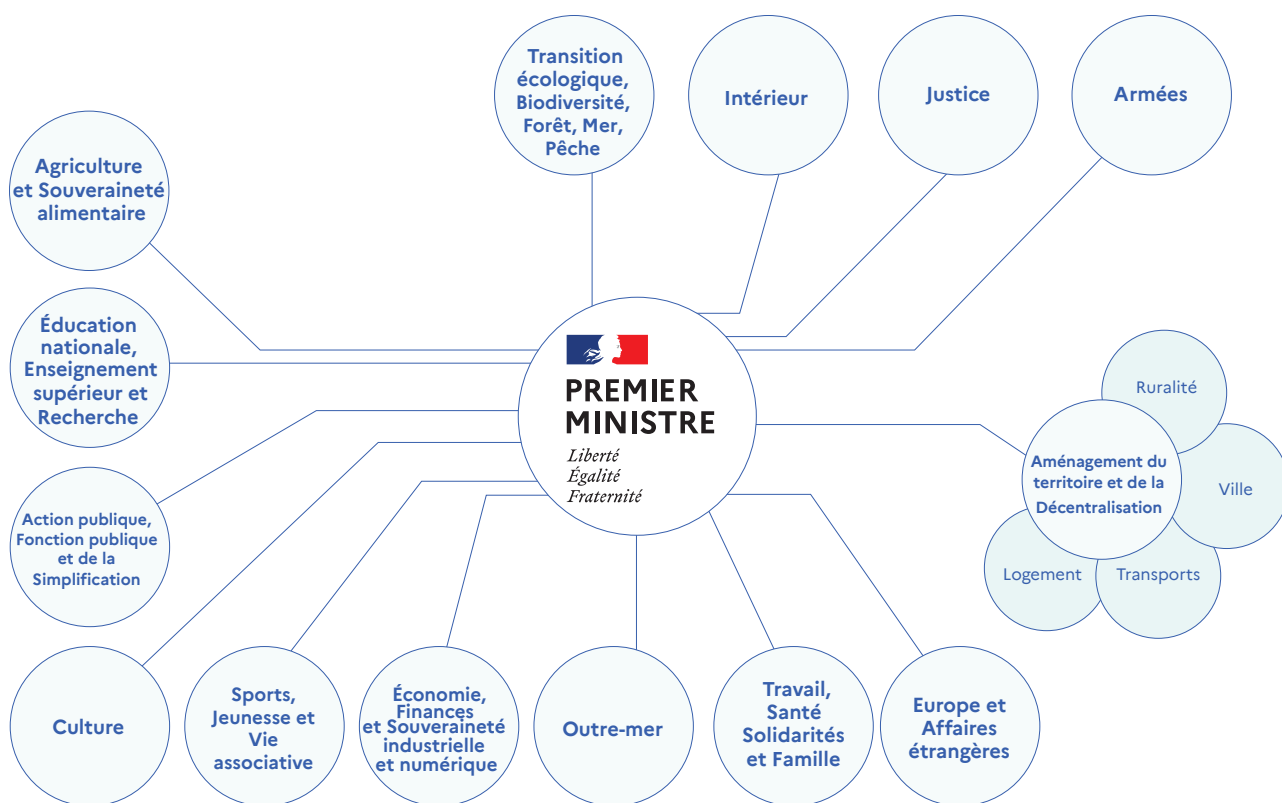


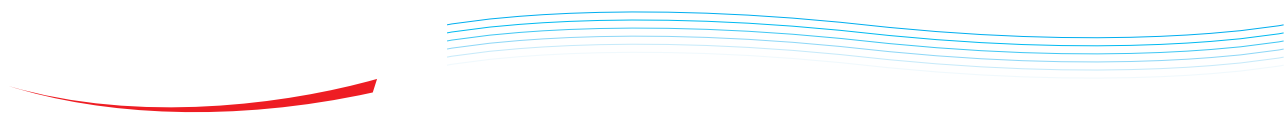
Depuis 1978, le Comité interministériel de la mer (CIMER) assure la coordination de la politique maritime de la France. Depuis 2015, il réunit annuellement, sous la présidence du Premier ministre, tous les ministres qui traitent de questions maritimes. Outil interministériel de décision, lieu de délibération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

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

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

Le Gouvernement et la mer





LES DÉCISIONS DU CIMer 2025

Littoral et qualité des eaux côtières



Pour un Etat qui adapte les territoires littoraux au recul du trait de côte

La Stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte a été mise en place en 2012 afin de mieux anticiper les évolutions du littoral et faciliter l'adaptation des territoires à ces changements. Elle a vocation à renforcer la résilience des espaces littoraux en s'appuyant sur le rôle des milieux naturels côtiers, véritables atouts pour atténuer l'effet de phénomènes naturels (submersion marine, érosion, inondation, etc.). Le littoral est un espace en mouvement sous l'effet de facteurs naturels et peut présenter une érosion côtière plus ou moins rapide, se traduisant par un recul du linéaire côtier, dit trait de côte. Des réflexions ont été menées au sein du Comité national du trait de côte (CNTC) sur un modèle de financement de mesures d'adaptation des territoires littoraux face aux conséquences de ce recul. L'examen des leviers de financement contribuer à l'adaptation de la bande côtière doit être effectué par les services concernés tant par l'environnement que par l'économie et le budget de l'Etat.

LE CIMer DÉCIDE

d'engager une meilleure mobilisation des outils existants et si besoin les adapter dans le cadre du projet de loi de finances afin de mobiliser une partie du rendement financier généré sur le littoral, notamment par les activités saisonnières, pour contribuer à l'adaptation de la bande côtière au recul du trait de côte, dont les coûts vont fortement augmenter au cours des prochaines années et décennies.

Améliorer la qualité des eaux côtières



La qualité des eaux côtières est un élément prépondérant pour les activités humaines pratiquées sur le littoral. Les activités aquacoles, de baignade ou encore de pêche à pied (professionnelle et de loisir) sont affectées de manière récurrente par des épisodes de pollution microbiologique ou chimique, ou par des modifications des paramètres physico-chimiques (évolution de la salinité ou de la turbidité, blooms algaux, etc.), pour certaines d'origine humaine.

Ces modifications de la qualité des eaux côtières sont au carrefour de plusieurs politiques publiques en lien avec la santé, la pêche et l'aquaculture, l'eau et la biodiversité, ainsi que le tourisme. Elles nécessitent donc une réponse coordonnée. Par l'élaboration rapide et concertée d'une feuille de route interministérielle qui viendra identifier les leviers d'actions pour agir sur les origines de ces pollutions et ainsi en réduire les impacts sur l'environnement et les activités côtières, le gouvernement ambitionne une amélioration nette et tangible de la qualité de ces eaux.



LE CIMer DÉCIDE

de l'élaboration en 2025 d'une feuille de route interministérielle pour une amélioration de la qualité des eaux côtières, afin de davantage prévenir les pollutions telluriques et leur impact sur le milieu marin.



Biodiversité et Lutte contre la pêche INN

Simplifier la destruction par immersion des navires pratiquant une activité de pêche illicite, non déclarée, non réglementée (INN) en Guyane



CONFÉRENCE
DES NATIONS UNIES
SUR L'Océan
NICE, FRANCE 2025

Une pêche INN est pratiquée dans les eaux françaises et plus particulièrement au large de la Guyane. Ce phénomène en expansion présente des enjeux majeurs en terme écologique, social, environnemental, sécuritaire, et nécessite un renforcement des actions déjà mises en œuvre. Cette activité illégale est régulièrement pratiquée par des navires ne présentant ni pavillon ni propriétaire connu. Ainsi au-delà des actions directes des moyens français sur place et celles entreprises avec les Etats voisins via INTERPOL, il est indispensable d'agir sur ces navires, qui au sens de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer de 1982, n'ont pas le droit de naviguer. Ces activités se déroulant principalement en zone économique exclusive, l'efficacité et le renforcement des moyens de contrôles nécessite ainsi une simplification de la procédure permettant la destruction par immersion afin d'éviter aux moyens de l'Etat des déroutements coûteux à terre, un risque pour la sécurité maritime et impliquant une présence sur zone diminuée. Cette mesure s'inscrit dans la lignée de la visite du Président de la République en Guyane en mars 2024 et vient compléter la décision de création d'un deuxième site de déconstruction à terre en Guyane.

LE CIMer DÉCIDE

de procéder à la modification du code rural et de la pêche maritime pour faciliter la destruction par immersion des navires de pêche sans pavillon et sans propriétaire identifié ayant pratiqué une pêche INN, sous réserve de mesures de dépollution, en identifiant le vecteur législatif adéquat.



CONFÉRENCE
DES NATIONS UNIES
SUR L'Océan
NICE, FRANCE 2025

Constater les infractions commises en zones économiques exclusives (ZEE) françaises par moyens d'observations déportés



Les opérations de police en mer doivent s'adapter aux technologies afin d'être plus efficaces. Dans cette optique d'efficacité renforcée, couplée à une utilisation optimisée des moyens à disposition des administrations de la fonction garde-côtes, l'emploi des technologies déportées s'avère nécessaire. Le recours à des drones aériens depuis la terre ou la mer, a donc vocation à se généraliser. Ces nouveaux moyens permettront de mieux détecter la commission des infractions en mer. Pour cela, le cadre juridique doit être mis à jour et une réflexion autour de la mutualisation des moyens et des connaissances des différentes administrations de la fonction garde-côtes doit être initiée, sous l'égide du secrétariat général de la mer. Dans la continuité des travaux déjà en cours, le cadre adapté d'emploi des nouvelles technologies d'observations déportées, comme les drones aériens, permettra de mieux concilier les enjeux autour de la protection des données avec les procédures de constatation des infractions dans le spectre des activités illicites en ZEE.

LE CIMer DÉCIDE

- la poursuite des travaux menés par la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture sur l'application de l'article L.941-9 du code rural et de la pêche maritime pour renforcer la constatation par drones des infractions à la police de pêches.
- de confier au secrétariat général de la mer le soin d'engager, avec les administrations de la fonction garde-côtes, des réflexions sur l'élargissement du cadre d'emploi des drones et autres moyens d'observations déportés à d'autres polices en mer.
- de demander un rapport sur l'exécution de cette mesure pour le CIMer 2026.

Lutter contre les sargasses dans les Antilles

Les sargasses s'échouent épisodiquement de plus en plus massivement sur les côtes des Antilles et de la Guyane. Ces échouages perturbent fortement les activités de la population et présentent, au-delà d'un certain seuil,

un risque sanitaire. Le gouvernement s'est doté à deux reprises d'un plan national de prévention et de lutte contre les sargasses. Ce plan, qui définit l'organisation des moyens à engager et des actions à mener dans les zones affectées par les échouages, vise à améliorer le rôle des parties prenantes en fonction de leur compétence et de leur levier d'action. Le plan actuel s'étendant jusqu'à la fin de l'année 2025 et considérant le phénomène qui ne faiblit pas, il est décidé de l'établissement d'un troisième plan pour les années à venir. Celui-ci sera basé sur un rapport d'évaluation des actions menées jusqu'à présent ainsi que des besoins recensés à tous les niveaux. Les actions et expérimentations, notamment au large, devront se poursuivre et l'ensemble des acteurs devront être impliqués dans la définition d'un nouveau plan de lutte qui devra être établi et proposé à la décision avant la fin de l'année 2025 afin de garantir une continuité d'action.



LE CIMer DÉCIDE

du lancement d'un 3ème plan de lutte et de gestion des sargasses axé notamment sur la prévention sanitaire, le soutien à la collecte, le stockage et la valorisation.
Ce nouveau plan devra être établi et proposé avant la fin de l'année 2025.



Réviser la feuille de route « Zéro déchet plastique en mer 2025 »

Dans la continuité du plan « biodiversité » de 2018 du gouvernement et de l'adoption de la feuille de route dédiée adoptée par le C Mer 2019, la France s'est dotée d'un objectif national de réduction puis de suppression des déchets plastiques rejetés en mer d'ici 2025. Objectif déterminant pour la protection des mers, des océans, de la biodiversité marine et des écosystèmes y étant attachés.

Le plan d'actions se décline autour de 35 actions réparties en 4 axes complémentaires : prévention de la pollution plastique en amont de l'environnement marin, lutte contre les déchets dans les cours d'eau, eaux usées et eaux pluviales, lutte sur le littoral et en mer et enfin sensibilisation, information et éducation. Cette feuille de route s'inscrit en synergie et complémentarité avec le « plan plastique » issu du conseil de planification écologique du 31 mars 2025. Face à ce combat pour la protection de notre environnement global qui nécessite une implication forte et permanente, le gouvernement décide de la nécessité de réviser la feuille de route pour couvrir une nouvelle période allant de 2026 à 2030. Cette révision permettra de dresser un bilan des actions entreprises et des résultats atteints tout en définissant de nouveaux objectifs. L'ensemble des acteurs publics et privés devront y être associés afin que cette nouvelle feuille de route, qui se devra d'être ambitieuse et réaliste, puisse être la plus largement partagée et concertée.

LE CIMer DÉCIDE

du lancement des travaux de révision de la feuille de route « Zéro déchet plastique en mer 2025 » pour la période 2026-2030.



Simplifier les documents stratégiques de façade (DSF) en lien avec la 2^{ème} stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML 2)

Les documents stratégiques de façade (DSF), qui doivent décliner les orientations de la stratégie nationale révisée pour la mer et le littoral (SNML 2) au regard des enjeux économiques, sociaux et écologiques propres à chaque

façade sont en cours de révision et seront adoptés d'ici l'automne. Ils visent à concilier la préservation du milieu marin avec le développement durable des activités maritimes sur chaque façade de l'hexagone. Cependant, dans un objectif de simplification et d'efficacité, les retours d'expériences des premiers DSF indiquent que ce sont des instruments très conséquents à établir et à mettre en œuvre avec des complexités en termes de pilotage et d'élaboration des différentes concertations nécessaires. Le gouvernement décide que les possibles simplifications de structures et de processus de révision de ces DSF, pouvant être recherchées sans obérer leurs objectifs propres ni leur appropriation par les acteurs, doivent être effectuées rapidement afin que cela puisse être effectif lors du prochain cycle de révision.

LE CIMer DÉCIDE

- que le processus de mise à jour de la stratégie nationale mer et littoral et des documents stratégiques de façade soit simplifié, en vue de les mener en un processus unique d'ici 2027;
- que soit redéfini et réorganisé le contenu des DSF en vue de renforcer leur efficacité et leur pertinence, leur appropriation par les acteurs, le lien avec la SNML ainsi qu'avec d'autres dispositifs de planification (SDAGE, SCOT...).



Développer et accompagner la stratégie nationale de gestion des mouillages

Le développement toujours plus important de la plaisance engendre une densification des navires à l'ancre utilisant des mouillages forains ou sur bouées dans

certaines zones du littoral et particulièrement concentré à certaines périodes de l'année. La nécessité de protéger certains milieux marins sensibles, comme les herbiers de posidonie ou de zostères, a entraîné la mise en place de mesures d'organisation et de gestion des mouillages des navires de plaisance, notamment dans des espaces à protéger en lien avec les objectifs recherchés de la stratégie nationale révisée mer et littoral (SNML 2). Afin de renforcer ces dispositifs, les rendre plus lisibles et accessibles, il est décidé par le gouvernement de mettre en place une stratégie globale de gestion de ces mouillages, qu'ils soient organisés ou forains, en ayant pour ambition l'éco-responsabilité de chaque usager-plaisancier de la mer.

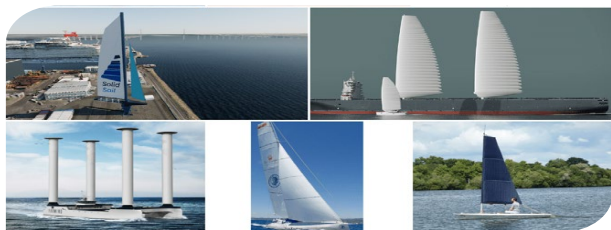


© Céline Bellanger, Parc national des Calanques

LE CIMer DÉCIDE

- de mettre en place dès 2025, par l'implication de l'ensemble des acteurs, une stratégie intégrée de déploiement des zones de mouillage organisé pour inciter à des pratiques nautiques respectueuses de l'environnement, telle que prévue par la SNML et déclinée par la feuille de route du nautisme et de la plaisance en cours d'adoption.
- que des travaux seront menés sur l'harmonisation des redevances domaniales. Une animation nationale favorisera une stratégie intégrée.

Décarbonation du maritime



Flécher le produit de l'ETS maritime vers la décarbonation du secteur maritime (et des éventuelles pénalités FuelEU)

Face à l'ampleur des besoins en financement de la décarbonation du secteur maritime, pour tant atteindre les objectifs que respecter les engagements de la France, le Président de la République a annoncé, lors des Assises de l'économie de la mer du 28 novembre 2022, le lancement d'un fonds d'investissement dédié doté de 1,5 Md euros, dont 500 M euros de crédits publics. Ce fonds a vocation à être, notamment, abondé par le produit dont la France bénéficiera au titre du marché carbone européen (EU ETS), auquel le transport maritime est désormais intégré depuis le 01/01/2024. Le fléchage des recettes ETS renforcera la capacité de la France à atteindre l'objectif zéro émission à horizon 2050 fixé par l'OMI. Une gouvernance ad hoc associant les acteurs de la filière sera mise en place dans les prochains mois pour préciser les priorités de financement et les modalités les plus adaptées.

LE CIMer DÉCIDE

- qu'une partie des revenus générés par le produit de l'ETS maritime, ainsi que par les éventuelles pénalités applicables dans le dispositif FuelEU, sera mobilisée pour la décarbonation du secteur maritime, à hauteur des montants collectés au titre de l'année passée. Ainsi, pour 2026, 90 millions d'euros pourront être valorisés.
- qu'une gouvernance associant les acteurs de la filière sera mise en place pour identifier les actions de décarbonation à privilégier, en s'appuyant sur la feuille de route décarbonation du maritime, ainsi que pour définir les priorités et les modalités de financement les plus adaptées.

Décarboner la flotte de pêche et valoriser le produit de la taxe éolienne

La décarbonation et le renouvellement de la flotte sont au cœur du contrat stratégique de filière de la pêche française, signé lors du salon international de l'agriculture en février 2025. La moyenne d'âge avancée des unités (31 ans) impacte fortement leur viabilité économique, leurs performances environnementales ainsi que les conditions de travail à bord. Le renouvellement des navires ne pourra toutefois s'effectuer sans la mise en place d'un cadre financier et juridique adapté. Dans la droite ligne de l'annonce du Président de la République lors des Assises de l'économie de la mer de novembre 2023 et afin de faciliter la mobilisation des retombées financières des parcs éoliens en mer à cette fin, le CIMer prévoit d'accélérer les travaux de révision de la réglementation européenne (aides d'Etat et FEAMPA), déjà initiés par la France et susceptibles de bénéficier d'un calendrier favorable, tant au niveau politique (révision PCP, programmation FEAMPA post 2027), qu'au regard du déploiement de l'éolien en France.



LE CIMer DÉCIDE

- de mobiliser, à court terme et à droit constant, les outils et sources de financement immédiatement disponibles, privés et publics, afin d'engager la dynamique de décarbonation de la filière pêche ;
- tout mettre en œuvre pour faire évoluer le cadre réglementaire européen afin de pouvoir mobiliser les retombées financières liées aux projets éoliens en mer au profit de la décarbonation et de la modernisation de la flotte de pêche, conformément à l'engagement du président de la République.



Simplifier et verdir la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (TAEMUP)

Afin de faciliter la transition écologique du nautisme et de la plaisance, de la conception à la déconstruction des navires, le CIMer a décidé d'une réforme de la TAEMUP avec le double objectif de la simplifier et defavoriser la décarbonation de la flotte de plaisance, tout en œuvrant à une amélioration du rendement de cette taxe.

La simplification va s'atteler aux modalités (indexation sur les Kw en lieu et place des CV administratifs actuels) comme aux tarifs de taxation. L'incitation, quant à elle, s'effectuera en faveur d'une motorisation non thermique. Enfin, une attention particulière sera portée au maintien du fléchage des produits de la TAEMUP au profit de ses affectataires (conservatoire du littoral, collectivité de Corse, SNSM et éco organisme APER).

LE CIMer DÉCIDE

- d'instruire dans l'optique du PLF 2026 une réforme de la TAEMUP dans un triple objectif de simplification, de meilleure équité fiscale et d'incitation à la décarbonation de la flotte de plaisance ;
- de prévoir une réforme confortant les affectataires actuels et présentant un rendement légèrement supérieur.

Optimiser le suramortissement vert au profit des PME et TPE

Le suramortissement vert est un dispositif fiscal permettant la déduction, du résultat imposable d'une entreprise de transport de marchandises ou de passagers, d'un pourcentage du coût supplémentaire induit par le niveau de protection environnemental de l'installation d'équipements neufs de navires. Prévu par l'article 39 decies C du code général des impôts, ce mécanisme a fait l'objet d'une révision, en 2023, aux fins de cantonnement aux investissements entièrement décarbonés, réduction de l'assiette couplée à une possible bonification au profit des TPE/PME. Dans le cadre de la prorogation dont le dispositif a bénéficié au titre de la LF 2025, le CIMer a entendu mettre ce levier en œuvre au profit de la décarbonation du transport maritime, placée au cœur de ses préoccupations.

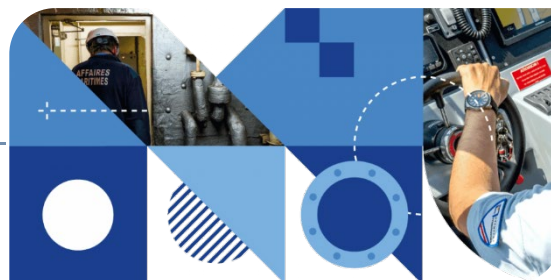
LE CIMer DÉCIDE

d'instruire en vue du PLF 2026 une évolution ciblée des taux pour les TPE et les PME du dispositif de « suramortissement vert » pour les investissements entièrement décarbonés des navires.

Compétitivité / Formation professionnelle |

Favoriser et améliorer les passerelles entre les titres de formation professionnelle

En dépit de la contiguïté de l'exercice de leurs professions, d'un socle commun de compétences maritimes qui les unit et de la spécificité de l'exposition au péril de la mer qui les caractérise, les marins, qu'ils soient au commerce, de la marine nationale ou professionnels de la voile, sont pourtant soumis à des formations et prérogatives cloisonnées. Conscient du caractère limitant en termes d'accès au marché de l'emploi et de mobilité de carrière, le CIMer a souhaité favoriser les passerelles entre les titres de formation professionnelle. Qu'il s'agisse de permettre au titulaire d'un brevet de capitaine 200 voile ou d'un titre marine marchande / pêche de bénéficier de passerelles avec un diplôme jeunesse et sport (BPJEPS) et inversement, ou à des marins de la Marine nationale de se reconverter en vue de leur seconde carrière, toutes les possibilités d'équivalence seront explorées.



LE CIMer DÉCIDE

d'étudier la possibilité de nouvelles équivalences entre les titres professionnels maritimes, les titres jeunesse et sports et les brevets délivrés par la Marine nationale.



Offrir un avenir à la filière de formation maritime en Guyane et en Polynésie française



Face au double constat fait lors du CIMer 2023 de la faiblesse du nombre de formations maritimes et des besoins récurrents pour pourvoir localement les emplois du secteur dans les territoires ultramarins, une mesure avait notamment prévu l'ouverture d'un CAP maritime au lycée agricole de Matiti en Guyane. Cette formation a accueilli ses premiers élèves dès la rentrée de septembre 2024, mais son avenir reste toutefois conditionné à la pérennisation des postes d'enseignant, avec le risque d'une fermeture anticipée pour défaut de financement du fait d'un cadre budgétaire contraint. Or, cette formation participe pleinement à la reconstruction d'une filière légale de la pêche, dans un territoire où la pêche illicite, non déclarée et non réglementée a pris le dessus. Afin d'inscrire cette filière ultramarine de formation maritime dans une dynamique portée par la feuille de route économie bleue ultramarine à horizon 2030, le CIMer 2025 a non seulement décidé de conforter cette formation, mais aussi d'en créer de nouvelles, à commencer par la Polynésie française dès la rentrée 2025. Cette dynamique implique aussi de travailler à une mutualisation des moyens matériels et humains avec d'autres dispositifs de formation dans l'ensemble des territoires.

LE CIMer DÉCIDE

- de conforter voire de créer des formations maritimes en Outre-mer, indispensables au regard de la forte demande locale en fonction des territoires, notamment en formation initiale, afin d'assurer le renouvellement des générations ;
- de renforcer les collaborations avec les autres dispositifs de formation (Education nationale et Enseignement agricole) afin de mutualiser les moyens matériels et humains ;
- que cette décision devra se traduire, a minima, par la pérennisation du CAP maritime en Guyane et l'ouverture à court terme d'un baccalauréat professionnel polyvalent (pont-machine) en Polynésie française avec l'appui de tous les acteurs locaux.

Renforcer le registre de Wallis-et-Futuna pour les navires de croisière

Le CIMer 2018 a renforcé le registre de Wallis-et-Futuna pour en faire le registre de référence des navires de croisière.

Toutefois, sa gestion, impliquant une répartition des compétences entre 5 interlocuteurs et 3 ministères, se révèle trop lourde et fait obstacle, tant à la lisibilité des procédures pour les armateurs, qu'à une administration fluide des navires immatriculés par les services concernés. Cette gestion complexe du registre de Wallis-et-Futuna mérite aujourd'hui d'être simplifiée, afin d'en garantir la qualité de traitement administratif et d'en assurer la compétitivité par rapport aux autres registres composant le pavillon français. A cet effet, le CIMer 2025 décide de lancer une concertation, sous l'égide des ministères des Transports et des Outre-mer, aux fins de simplification du registre de Wallis-et-Futuna, sans impact sur les ressources de la collectivité issues de l'immatriculation des navires.



LE CIMer DÉCIDE

d'engager une concertation avec les armateurs du secteur de la croisière pour simplifier et améliorer la qualité de service du registre de Wallis-et-Futuna. Ces améliorations pourront s'appuyer sur les capacités du guichet unique du RIF. Les moyens d'assurer une promotion accrue du registre seront également examinés.

Energies marines renouvelables



Développer les EMR en Outre-mer

Il résulte de l'articulation de divers textes législatifs, le dernier en date étant la loi énergie-climat de 2019, que l'ensemble des départements et régions d'Outre-mer (DROM) devront avoir

atteint leur autonomie énergétique à horizon 2030. Le CIMer 2023 avait souhaité que soient finalisées les études de potentiel EMR et de faisabilité de raccordement de certains territoires. Dans ce cadre, les résultats d'une étude diligentée par le CEREMA en 2024 ont permis d'identifier des zones propices à l'éolien en mer à La Réunion, région aux fortes ambitions affichées en matière de projets éoliens, pour lesquels plusieurs opérateurs ont d'ailleurs déjà manifesté leur intérêt. Afin de permettre à l'Etat d'envisager la poursuite de ce projet et d'en préciser les modalités, le cas échéant, le CIMer 2025 identifie à La Réunion une première étape potentielle pour le déploiement des EMR en Outre-mer en décidant du lancement des études préparatoires à une éventuelle consultation du public.

LE CIMer DÉCIDE

- du lancement d'une consultation de la filière sur la pertinence et les conditions de réalisation d'un projet éolien offshore à La Réunion.
- du lancement d'une étude technique de faisabilité, pour mieux caractériser les défis techniques spécifiques à la Réunion et la robustesse des technologies qui pourraient être considérées.
- du lancement d'une étude sur le développement de l'éolien en mer et ses possibilités d'intégration au système électrique de l'île, comprenant une évaluation de l'impact sur le mécanisme de péréquation tarifaire.
- du lancement des études bibliographiques puis de la consultation du public préalable à une procédure de mise en concurrence en cas de confirmation de la pertinence d'un projet raccordé au réseau électrique réunionnais.



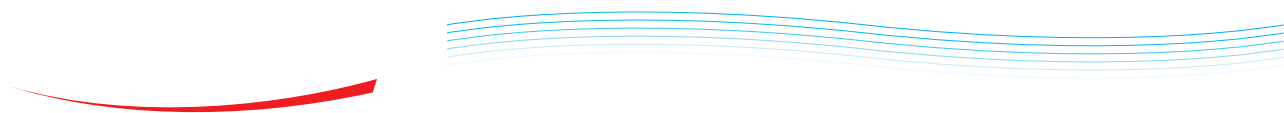
Poursuivre et valoriser les travaux de l'observatoire de l'éolien en mer



L'observatoire de l'éolien en mer, copiloté par la DEB, la DGEC et la DGAMPA, a été instauré en avril 2022, avec un budget de 50 M euros pour 3 ans. Diffusion et valorisation des connaissances sur l'interaction éoliennes / biodiversité marine et suivi scientifique de l'impact environnemental des parcs sont ses principales missions. A ce jour, une trentaine de projet a été lancée, notamment via un AAP de recherche en 2023. Si certains résultats finaux ont d'ores et déjà été présentés, d'autres projets, s'inscrivant dans un temps plus long, ont toutefois produit des travaux intermédiaires ayant contribué à la planification éolienne en mer. Des pistes d'évolution de cet observatoire ont été explorées aux fins d'envisager son devenir. Dans un contexte de déploiement de l'éolien en mer, l'observatoire doit pouvoir poursuivre les études engagées et la valorisation des travaux effectués, dans le respect de son budget initial, tout en recherchant de nouvelles modalités de financement.

LE CIMer DÉCIDE

- de poursuivre les travaux de l'Observatoire par la mise en œuvre des projets engagés et la communication de leurs premiers résultats aux acteurs et au grand public, afin de produire les connaissances nécessaires au développement de l'éolien en mer dans de bonnes conditions et un haut niveau de maîtrise des impacts, en coordination notamment avec les travaux du GT ECUME et des fonds biodiversité.
- de dédier l'année 2025 à la valorisation et la diffusion des connaissances de l'Observatoire, à l'amélioration de sa gouvernance et à la confirmation de ses priorités d'action, dans le respect de l'engagement de 50 millions d'euros pris à sa création.
- de poursuivre les travaux sur les modalités de financement de l'Observatoire.



Régalien et numérique



© Société Nationale de Sauvetage en Mer

Sécuriser le statut juridique du sauveteur en mer

Les récentes mises en cause sur le plan pénal de sauveteurs de la société nationale du sauvetage en mer (SNSM) au titre de leur action bénévole dans le cadre d'opérations d'assistance ou de sauvetage ont soulevé de nombreuses interrogations. Une analyse approfondie du droit positif en matière civile ou pénale et une réflexion sur les possibilités d'accorder un statut de responsabilité particulier aux sauveteurs en mer (bénévoles et marins d'Etat) est à envisager pour préserver la mise en œuvre de la politique de sauvetage maritime.

LE CIMer DÉCIDE

- de lancer une mission parlementaire chargée de formuler des propositions d'évolution des régimes de responsabilité en vue d'en atténuer les effets qui pèsent actuellement sur les sauveteurs en mer bénévoles ;
- d'en tirer les conclusions et envisager l'opportunité d'élargir la mise en œuvre à tous les sauveteurs en mer, quel que soit leur statut (sauveteurs bénévoles, collaborateurs occasionnels du service public et agents d'Etat employés par les administrations de la fonction garde-côtes).

Réévaluer les besoins et adapter les dispositifs de l'Etat pour la mise en œuvre d'une flotte stratégique

Dans un contexte marqué par de multiples enjeux, notamment en matière de sécurité et de défense, par une intensification des tensions géopolitiques et des menaces variées de conflits potentiels, que ce soit en mer ou sur terre, la réflexion sur le concept de flotte stratégique a été relancée en 2022 par le Gouvernement. Elle a donné lieu à un rapport du député Yannick CHENEVARD, chargé d'une mission gouvernementale, remis en juillet 2023, dont les ambitions s'inscrivent pleinement dans un objectif de plus grande résilience nationale.

A la demande du Premier ministre, la Conférence Nationale Maritime (CNM) s'est réunie à trois reprises en 2024 et 2025 et ses travaux ont abouti à l'élaboration d'une feuille de route dont l'objectif est notamment de renforcer la filière maritime française et d'adapter les dispositifs existants à actionner en temps de crise.



LE CIMer DÉCIDE

de valider le plan d'actions issu des travaux de la Conférence Nationale Maritime, visant notamment à :

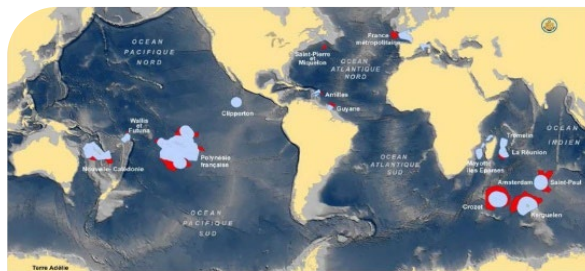
- l'instauration d'une réservation de pavillon pour les services maritimes ;
- une planification triennale de la flotte stratégique ;
- la transformation du dispositif TRAMIN (transport) en CAPAMIN (service) en modifiant les articles L 1335-1 à L 1335- 3 du code de la Défense ;
- l'anticipation et à la définition de nouvelles modalités de réquisition des navires de commerce et des équipages en temps de crise ;
- étudier les définitions et les modalités de mise en place d'une Force maritime de complément.

Mayotte Post - Chido

A la suite du passage du cyclone CHIDO sur l'île de Mayotte le samedi 14 décembre 2024, le secteur maritime n'a pas été épargné et de nombreux dégâts matériels ont été constatés. Les enjeux concernant le domaine maritime ont été pleinement appréhendés et figureront dans la stratégie de reconstruction et refondation du territoire. Celle-ci porte une série d'actions qui s'avère indispensable pour accompagner Mayotte dans sa reconstruction, notamment pour développer l'économie bleue, protéger la biodiversité, et instaurer une meilleure gouvernance de la filière maritime.

LE CIMer DÉCIDE

- de mettre en œuvre, sans attendre, les actions permettant d'impulser, pour le domaine maritime, la dynamique de reconstruction par le développement de l'économie bleue, la préservation des milieux maritimes et le renforcement des moyens de l'Etat ;
- que la transformation du port de Longoni en port sous compétence de l'État à l'issue de la concession de service public en 2028 fera l'objet d'une expertise et d'une concertation avec le conseil départemental de Mayotte. Un audit financier du port sera réalisé avant la fin de l'année 2025 ;
- d'optimiser la mobilisation des instruments financiers existants, qu'il s'agisse des fonds européens (FEAMPA, FEDER) ou des crédits nationaux (FSOM, Fonds vert), pour financer les opérations de reconstruction du secteur maritime, la modernisation des équipements, le retrait d'épaves ou le remplacement d'équipements non assurés ;
- d'obtenir confirmation auprès de la Commission européenne du report du délai pour établir le plafond capacitaire des navires de pêche de moins de 10 m.



Carte des espaces maritimes français avec les demandes d'extension (en rouge) du plateau continental (Source : S. J. ...)

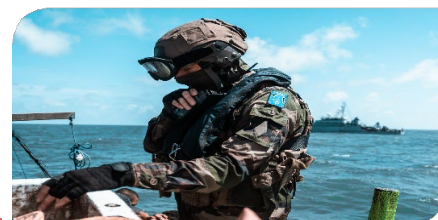
Réviser de la stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes (SNSEM)

L'intensification des conflits en mer, les tensions entre compétiteurs internationaux, les nouveaux usages de la mer ainsi que les menaces persistantes liées aux activités illicites révèlent des enjeux stratégiques majeurs, notamment en matière de sécurisation des flux. Dans ce contexte, la dimension économique et la préservation des ressources doivent demeurer des priorités essentielles, car la mer constitue un pilier de la souveraineté et de la prospérité françaises. Il devient donc impératif de réviser la stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes (SNSEM), en prenant tout particulièrement en compte le nécessaire continuum mer-terre et les enjeux spécifiques à nos outre-mer.

LE CIMer DÉCIDE

- d'endosser la révision de la SNSEM prévue pour fin 2025 dont l'objectif est de sécuriser nos espaces maritimes tout en soutenant un développement durable avec pour ambition de mieux intégrer les enjeux suivants :
 - l'articulation des stratégies terrestres et maritimes ;
 - le partage du renseignement / de l'information maritime ;
 - les cyber-menaces ;
 - lutte contre les trafics de migrants par voie de mer ;
 - la coopération internationale (en prenant en compte les territoires ultramarins) ;
 - la sûreté des infrastructures offshore.
- et d'endosser les axes d'effort associés, en l'occurrence :
 - Protéger nos ressortissants, nos infrastructures et nos espaces maritimes
 - Endiguer les menaces et lutter contre les activités illicites en mer
 - Protéger les flux, les intérêts économiques en mer et l'environnement, tout en facilitant le développement.

Création d'un régime contraventionnel pour les infractions aux arrêtés des préfets maritimes réglementant la navigation et les activités en mer



Dans le cadre des prérogatives du préfet maritime de chaque façade maritime, celui-ci peut être amené à adopter des règlements et des instructions particulières relatifs à la sécurité de la navigation maritime. Or la procédure actuellement en vigueur en cas de non-respect des arrêtés des préfets maritimes s'avère complexe en raison du nécessaire passage par une juridiction spécialisée, le tribunal maritime. La mise en œuvre d'un régime contraventionnel au non-respect des prescriptions des arrêtés préfectoraux, pourrait permettre de faciliter l'action des agents publics, en permettant le recours au procès-verbal électronique pour ce type d'infractions et ainsi donner lieu à des amendes notifiées de manière automatique au contrevenant.

LE CIMer DÉCIDE

- de mettre en œuvre un régime contraventionnel au non-respect des prescriptions des arrêtés préfectoraux afin de permettre de recourir au procès-verbal électronique ;
- de porter une meilleure applicabilité des peines prévues en cas de non-respect aux réglementations nationales et locales relatives à la circulation maritime.



Mieux partager et exploiter les données numériques en appui aux politiques maritimes

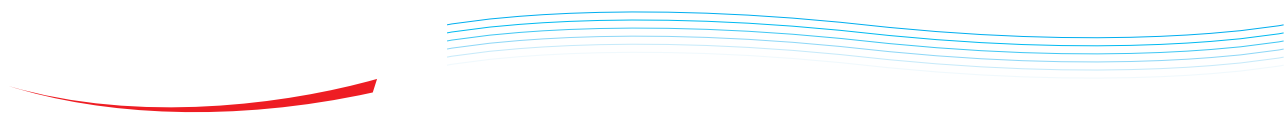
Avec l'essor des technologies numériques, la maîtrise des mers ne repose plus uniquement sur la capacité à y déployer des flottes ou à en exploiter les ressources, mais également sur la rapidité de collecte et d'analyse de données maritimes comme appui à la prévision et à la décision.

Les administrations disposent d'un vaste patrimoine de données maritimes, enrichi par des données externes, et l'intelligence artificielle offre des opportunités pour créer de la valeur dans l'organisation, le traitement et l'analyse des données maritimes de différentes origines.

Le CIMer reconnaît l'importance de l'enjeu associé au partage et à l'exploitation des données numériques en appui aux politiques maritimes et soutient les initiatives engagées par les administrations.

LE CIMer DÉCIDE

- de la poursuite des travaux de mise en cohérence et de gouvernance des données maritimes partagées entre plusieurs administrations pour l'Action de l'Etat en Mer, et notamment dans le cadre de la lutte contre la pêche INN, en vue de constituer, à terme, une plateforme de données maritimes;
- à cette fin, du lancement d'une mission inter-inspections (Inspection générale des affaires maritimes, Inspection générale des armées, Inspection générale de l'administration) concernant le partage et la mise en cohérence des données utiles aux missions de l'Action de l'Etat en Mer et intéressant notamment la DGAMPA, la Marine Nationale, la Gendarmerie, l'OFB et la Douane.



MESURES VALORISÉES PAR LE CIMer 2025

Révision de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côté (SNGITC)

L'ambition de la révision de la SNGITC et de son programme d'actions est d'affirmer de manière plus marquée le lien entre gestion du trait de côte et adaptation aux effets du changement climatique, de renforcer la dimension intégratrice de la politique de gestion du trait de côte et d'inciter les territoires à mettre en place des politiques locales d'adaptation opérationnelles. Une attention particulière est portée à la situation des Outre-mer.

Le CIMer décide de poursuivre la révision de la SNGITC avec l'objectif de l'adopter par décret à l'été 2025 après avis du Comité national du trait de côte, du Comité nationale de la mer et des littoraux et du public.

Prise en compte des contributions effectuées lors du débat public "La Mer en débat" au sein des politiques publiques maritimes

Dans le cadre de la planification en mer, une large consultation du public a été conduite du 20 novembre 2023 au 26 avril 2024 sous la forme d'un débat public national portant à la fois sur l'éolien en mer et les documents stratégiques de façade. Les contributions effectuées sont prises en compte dans le cadre de la mise à jour des Stratégies de façade maritime, dont l'adoption est prévue à l'automne 2025.

Adhésion de la France à la Global Ghost Gear Initiative (GGGI)

La lutte contre la pollution des océans est une priorité portée à haut niveau par la France. L'adhésion à la Global Ghost Gear Initiative (GGGI), conçue comme une alliance entre l'industrie de la pêche, le secteur privé, les ONG, le monde universitaire et les gouvernements, permettra de rendre visible notre engagement en matière de lutte contre un type de déchet aux effets particulièrement néfastes pour le milieu marin : les filets de pêche « fantômes ». La France sera ainsi le 25^e pays à rejoindre cette initiative.

Mission Océan et eau

En 2021, la Commission européenne a lancé cinq missions européennes pour répondre à de grands défis, comme la mission « Régénérer notre océan et nos eaux pour 2030 » et qui cherchent à apporter des solutions concrètes et mesurables aux plus grands défis. Au regard de l'importance de la façade maritime française et du potentiel de recherche français dans le domaine et à mi-parcours de ce grand défi, il est apparu important de renforcer la participation française dans son ensemble (académique, privée, publique). De nombreuses initiatives sont prises par le ministère chargé de l'enseignement supérieur et de la recherche pour mobiliser les acteurs de la recherche publique et privée afin d'organiser par bassin maritime des relais d'information visant à accroître les dépôts de projets coordonnés par des acteurs français ou regroupant plusieurs partenaires français en réponses aux appels à projets lancés par cette mission.

Protéger les espèces marines

La France s'engage à l'international à protéger des espèces végétales marines, d'invertébrés de la faune marine et de poissons marins dans un état de conservation défavorable. Afin de garantir la transposition de ces engagements en droit national, la France s'est fixée l'objectif de mettre à jour la liste d'espèces marines à protéger au titre du Code de l'environnement dans son programme de mesures de la Directive cadre stratégie pour le milieu marin. De nombreuses initiatives sont prises pour poursuivre le travail de rédaction des arrêtés de protection d'espèces végétales marines, d'invertébrés de la faune marine et de poissons marins, sur le territoire métropolitain, avec l'objectif d'une signature de ces arrêtés avant la fin de l'année 2025.

Finaliser les analyses de risque pêche dans les sites Natura 2000 et prendre les mesures réglementaires nécessaires

Conformément aux directives européennes sur la conservation de la nature, la France s'est engagée à finaliser les analyses de risque liées à la pêche dans tous les sites Natura 2000 en mer d'ici fin 2026, et à prendre toutes les mesures réglementaires nécessaires et d'ambition suffisante pour réduire les risques identifiés à l'issue de ces analyses, d'ici fin 2027. Le CIMer en fait une priorité pour les services locaux.

Poursuite du déploiement de l'axe 10 de France 2030 pour l'exploration des grands fonds marins

Lancé en 2021, le plan d'investissement France 2030 a pour ambition de structurer et transformer durablement des secteurs clés de notre économie par l'innovation, l'industrialisation, la recherche et la formation.

France 2030 s'est fixé comme objectif d'investir le champ des fonds marins qui représentent en effet deux tiers de la surface de la Terre, jouent un rôle essentiel dans la régulation de notre climat et révèlent une grande richesse de biodiversité. Dans une optique de pouvoir mieux les protéger, il est nécessaire de les comprendre. Suite au CIMER de 2023, la stratégie nationale mer et littoral qui a été adoptée en juin 2024, fixe comme axes majeurs l'acquisition de connaissances et la protection de la biodiversité marine en vue d'une gestion durable et intégrée pour la conservation des grands fonds marins. Cette stratégie est cohérente avec la position internationale de la France, exprimée par le Président de la République, sur l'interdiction de l'exploitation des grands fonds marins.

L'investissement de France 2030 sur les grands fonds marins s'appuie sur trois dispositifs qui continuent de se déployer : des missions d'exploration, un programme de recherche académique, et onze projets de recherche et développement confiés à des PME proposant des solutions innovantes.

Poursuite de la déclinaison de la feuille de route de décarbonation du maritime par segment de flotte

La feuille de route de décarbonation de la filière maritime française constitue la vision partagée par l'Etat et la filière afin d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2025. Co-construite par le Cluster maritime français (CMF) et la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), elle mobilise l'ensemble de la chaîne de valeur et identifie les leviers d'actions à mettre en œuvre. Ce document, publié en 2023, a été révisé en 2024 et est enrichi régulièrement. La feuille de route a été saluée par l'Organisation maritime internationale (OMI), en avril dernier, à l'occasion d'une présentation devant l'ensemble des Etats membres de cette organisation, hissant la France au rang des pays pionniers en la matière. En 2025, les travaux porteront plus particulièrement sur la filière de la pêche et le segment vélique.

France 2030

Dans le cadre du plan France 2030, l'Etat accompagne la décarbonation du maritime et l'innovation des industries de la mer. En particulier, l'appel à projets « CORIMER - Navires bas carbone » est ouvert jusqu'au 15 octobre 2025. Il vise à accélérer le développement en France de briques technologiques et démonstrateurs pour la décarbonation du transport et des opérations de service maritimes.

Utilisation de la commande publique pour soutenir les innovations et les premières commandes de solutions de décarbonation

Pour ses propres moyens nautiques, l'Etat affirme son engagement pour une navigation maritime décarbonée. Ainsi, les nouveaux navires des affaires maritimes intègrent des solutions afin de réduire leur impact environnemental : après le patrouilleur hybride des affaires maritimes GYPTIS, un navire hybride, la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) vient de commander un nouveau patrouilleur à assistance vélique, qui sera construit par le chantier naval SOCARENAM. Le baliseur Augustin Fresnel, issu des mêmes chantiers, est équipé d'une propulsion à l'hydrogène, et navigue déjà en mode « zéro émission ». L'Etat apporte ainsi son soutien aux filières françaises de l'innovation et de la construction navale.

Stratégie Polaire

Au travers de la « Stratégie polaire de la France à l'horizon 2030 » présentée en 2022, l'Etat s'inscrit dans un renforcement de ses ambitions et de ses moyens en faveur de la connaissance scientifique des régions arctique et antarctique. Les régions polaires ont longtemps été des zones de faibles tensions et de coopération internationale. Elles sont aujourd'hui au cœur des nouveaux enjeux de souveraineté, de recherches scientifiques et d'exploitation des ressources halieutiques.

La France est une des nations pionnières dans l'exploration polaire, elle a, au fil du temps, défendu de nombreux engagements : protection de l'environnement marin arctique, soutien à la démarche de création d'aire marine protégée dans les zones arctiques. Elle milite pour l'encadrement de activités extractives. Elle est concernée par la stabilité et la sûreté dans l'espace maritime boréal. La France appartient au petit nombre des puissances capables d'intervenir avec des moyens significatifs dans les régions polaires appuyés par une expertise scientifique de très grande renommée.

Les acteurs publics français intéressés par la résurgence des questions polaires sont multiples. Ils s'étendent des organismes historiques de recherches scientifiques sur les questions polaires aux administrations en charge des différentes politiques sectorielles (innovation, protection environnementale, lutte contre le réchauffement climatique, sécurité maritime et de transition énergétique). Ils concourent aux efforts de l'Etat pour une meilleure protection et connaissance de l'arctique et de l'antarctique. Dans un cadre de contraintes budgétaires fortes, leurs actions doivent être harmonisées et pilotées pour réussir au mieux la mise en œuvre de la « Stratégie polaire française ». En appui des missions confiées à l'ambassadeur en charge des pôles et des enjeux maritimes, le SGMER assure la coordination interministérielle des administrations et des opérateurs de l'Etat concernés dans le cadre de la mise œuvre des politiques publiques en faveur de la stratégie polaire française.

Défense du contenu local en ce qui concerne les flottes et les marins dans le cadre de la construction et l'exploitation des parcs éoliens en mer

L'entrée en vigueur du Net Zero Industry Act (NZIA) européen et la publication des actes d'exécution associés offrent de nouvelles opportunités pour soutenir une industrie européenne de l'éolien en mer plus sécurisée, autonome et résiliente. La France a été motrice dans la négociation du règlement depuis 2023. Sur cette base, il est prévu d'intégrer des critères en faveur de la résilience des approvisionnements en équipements et de renforcer les exigences relatives à la cybersécurité dans les appels d'offres éoliens en mer à partir de l'AO9.

Adaptation des ports au développement de l'éolien en mer

L'adaptation des infrastructures portuaires pour la construction et la maintenance des capacités éoliennes en mer est indispensable à l'industrialisation du développement de l'éolien flottant, notamment en Atlantique et en Méditerranée, et à la maximisation des retombées économiques de ces projets. Cet appel à projets "Adaptation des infrastructures portuaires à l'éolien en mer" soutiendra les ports ou consortiums de ports souhaitant adapter leurs infrastructures pour accueillir une offre d'assemblage des flotteurs compétitive, pour répondre aux besoins de stockage, pour développer des infrastructures pour l'intégration des éoliennes sur flotteurs et pour accueillir des industriels produisant des composants de l'éolien flottant, qu'il s'agisse de répondre au marché national comme international.

Inscrire dans la PPE les trajectoires de développement en appels d'offres et lancer les études techniques préalables sur zones

La prochaine Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), mis en consultation en début d'année 2025, fixera les objectifs de puissance installée à horizon 2035, permettant le lancement de nouveaux appels d'offres d'ici fin 2026. Ces nouveaux projets se situeront dans les zones identifiées dans la décision du 17 octobre 2024 consécutive au débat public « la Mer en débat », portant sur la mise à jour des volets stratégiques des documents stratégiques de façade et la cartographie des zones maritimes et terrestres prioritaires pour l'éolien en mer. Les études techniques préalables (dérivage technique, état initial de l'environnement) sur ces zones sont en cours. Dans une logique de cadencement et en cohérence avec les objectifs du Pacte éolien en mer, un ou plusieurs nouveaux appels d'offres d'une taille équivalente pourront être lancés d'ici à 2030.

Accélérer les développements des parcs éoliens en mer pour favoriser la résilience industrielle.

La mutualisation des procédures de mise en concurrence, conduisant par le biais d'un appel d'offres attribuant plusieurs projets, engagée dès l'AO9, permet d'accélérer la durée des premières étapes de développement des projets éoliens en mer et donne une visibilité aux industriels sur les volumes et calendriers attendus. L'anticipation des campagnes d'études en mer permet également d'accélérer l'attribution des projets. En parallèle, depuis la loi APER de mars 2023, RTE anticipe la passation de ses marchés et le déploiement des raccordements des parcs en mer, sur la base de solutions de raccordement standardisées définies à l'issue d'une concertation clôturée au premier semestre 2025.

Feuille de route économie bleue Outre-mer

Une feuille de route pour l'économie bleue ultramarine à l'horizon 2030 a été élaborée au titre d'une mesure CIMer 2023. Fruit d'un large travail de concertation mené par le Gouvernement depuis 2024, elle s'inscrit notamment dans l'objectif de répondre à l'attente exprimée par les élus ultramarins de construire avec les territoires des politiques publiques plus efficaces et adaptées à leurs singularités.

La feuille de route donne ainsi corps à l'objectif 16 de la stratégie nationale mer et littoral 2024-2030 d'accompagner dans les Outre-mer le développement de l'économie bleue et de valoriser une biodiversité préservée, selon les particularités et les atouts de chacun, à travers des priorités communes ainsi que des champs d'intervention et des mesures opérationnelles propres à chaque territoire.

Pour assurer la mise en œuvre de ce document, un comité de suivi rattaché au conseil national de la mer et des littoraux sera mis en place, associant l'ensemble des parties prenantes concernées, notamment les collectivités, les comités maritimes ultramarins de bassin, les acteurs des filières économiques, ainsi que les différents services de l'État. Ce pilotage et les indicateurs qui seront établis permettront d'accompagner l'évolution et le déploiement d'une économie bleue durable dans les territoires outre-mer.

Feuille de route nautisme et plaisance

Le Ministère chargé de la mer et la filière nautisme et plaisance ont conjointement élaboré une feuille de route du nautisme et de la plaisance, qui a mobilisé près d'une centaine d'acteurs publics et privés depuis plus d'un an, sous l'impulsion de la DGAMPA. Il s'agit de la première stratégie nationale élaborée avec et pour la filière, validée par cette dernière et dont la signature officielle par la ministre Agnès PANNIER-RUNACHER interviendra d'ici fin septembre. Fruit d'un travail inédit de co-construction, cette feuille de route s'inscrit dans le cadre défini par la stratégie nationale mer et littoral 2024 – 2030. Elle s'articule également avec les priorités des feuilles de route dédiées à la décarbonation du secteur maritime par segment de flotte de novembre 2024, et à l'économie bleue ultramarine en cours de finalisation..