



FMES

Fondation pour la Maîtrise
des Enjeux Stratégiques

- RAPPORT D'ÉTUDE -

QUELLES STRATÉGIES SECTORIELLES POUR LA STRATÉGIE MARITIME DE LA FRANCE ?

4° SESSION DES HAUTES ÉTUDES MARITIMES

JUIN 2026

Sous la direction de Thierry Duchesne
et de Jean-Michel Martinet



L'Institut FMES

L'Institut FMES (Fondation pour la Maîtrise des Enjeux Stratégiques), association créée en 1990, est un think tank, c'est à dire un organisme de recherche, de réflexion et de formation. Il vise à promouvoir la pensée stratégique et à approfondir la compréhension des enjeux contemporains auprès d'un public le plus large possible.

L'Institut FMES développe une expertise géopolitique et stratégique étendue, à la croisée des enjeux géographiques variés, d'une expertise du monde militaire, de la conflictualité, des technologies, ainsi que de l'économie de défense. Il participe activement au débat public à travers une approche objective et rigoureuse, tout en affirmant une volonté constante d'indépendance.

Ses actions reposent sur l'organisation de conférences mensuelles et de colloques nationaux et internationaux, la publication de contenus rédigés par des experts issus d'horizons variés, ainsi que la conduite de formations dédiées aux enjeux stratégiques. L'Institut promeut également des outils favorisant le développement de l'économie de défense, conçoit et anime des ateliers de Strategic Games (war games, serious games, scénarios de crise), domaines dans lesquels il se distingue par sa capacité d'innovation. Pour répondre à la diversité des sollicitations et de leurs modalités, l'Institut s'est doté d'une filiale : FMES Solutions.

Les Rencontres Stratégiques de la Méditerranée (RSMED), organisées par l'Institut FMES, s'imposent comme un rendez-vous majeur de réflexion stratégique. L'originalité de ces rencontres réside dans la volonté de l'institut FMES de croiser les regards opérationnel, académique et technologique afin de décrypter les grands enjeux géopolitiques.

Le seul Institut ancré à Toulon, en bordure de la Méditerranée et au cœur de la Région Sud PACA, il développe une réflexion stratégique au plus près de l'altérité, en lien avec les acteurs institutionnels, industriels et des partenaires internationaux.

Préambule

à l'attention du lecteur

Le département maritime de l'Institut FMES, qui assure une expertise sur les sujets navals et maritimes, dispense également une formation de haut niveau dans le cadre de la session des hautes études maritimes (SHEM).

Cette formation est assurée avec le soutien des autorités nationales (secrétaire général de la mer, présidente du cluster maritime français, président de l'association nationale des élus du littoral) et régionales (préfet maritime, président du pôle mer).

La SHEM a pour ambition de former des cadres supérieurs capables d'activer les bons leviers de décision pour la conduite des projets dont ils ont la responsabilité. Pour atteindre cet objectif, les auditeurs ont l'opportunité de rencontrer les plus hautes autorités et les acteurs clefs du maritime, de bénéficier de séminaires et d'interventions consacrés aux politiques et aux enjeux maritimes et d'effectuer de nombreuses visites sur site.

Les auditeurs retenus sont des cadres de haut niveau et représentatifs de la variété des milieux professionnels liés aux activités maritimes : Etat, collectivités, entreprises, environnement, industrie, ports, transport, médias, recherche...

La SHEM s'emploie à décrypter les grands enjeux maritimes contemporains et à faire acquérir une connaissance approfondie de tous les acteurs de la filière maritime ainsi que de l'action de l'Etat en mer. Cette ambition se traduit par un découpage de la session en modules permettant d'examiner les sujets suivants :

- enjeux géopolitiques, géostratégiques, internationaux et militaires en Méditerranée ;
- circuits décisionnels des politiques publiques maritimes (ministère de la mer, Secrétariat Général de la Mer, Secrétariat Général des Affaires Européennes, préfecture maritime, préfecture de façade, direction interrégionale de la mer, collectivités territoriales) ;
- modalités de l'action de l'Etat en mer (SG Mer, préfecture maritime, marine nationale, gendarmerie maritime, douanes, affaires maritimes, bataillon des marins pompiers) ;
- acteurs de la filière maritime : énergies marines renouvelables, industrie navale et des drones, nautisme et plaisance, pêche, ports, transports ;
- organismes de recherche scientifique marine ;
- défis et opportunités de la protection de l'environnement et de la transition énergétique.

Un voyage d'études dans un autre grand Etat maritime clôt le cycle de formation pour permettre un autre regard sur les politiques maritimes mises en œuvre par la France.

Dans l'esprit de la dimension recherche de la FMES et pour cristalliser les acquis des auditeurs, cette formation s'appuie aussi sur des travaux collectifs correspondant à un thème annuel d'étude. Les travaux de comités des auditeurs de la 4ème SHEM ont porté sur « Quelles stratégies sectorielles pour la stratégie maritime de la France ? »

Le présent rapport rend compte de ces travaux et formule des recommandations à l'attention des responsables des politiques publiques maritimes.

Sommaire

Présentation de l'Étude

10

Fiches d'analyse

12

Fiche n°1

13

Quelle stratégie française des fonds marins pour valoriser le deuxième plateau continental mondial ?

Fiche n°2

32

Quelle stratégie face au développement des infrastructures critiques sous-marines ?

Fiche n°3

39

Quel premier bilan faire deux ans après le rapport sur la flotte stratégique ?

Fiche n°4

43

Une stratégie du yachting pour la France

Fiche n°5

55

Stratégie de décarbonation du transport maritime : Vers une neutralité carbone à l'horizon 2050

Fiche n°6

61

Quelles priorités de souveraineté dans les technologies navales ?

Fiche n°7

63

Stratégie de renforcement de l'attractivité des ports français : cohérence de façade maritime, innovations et souveraineté

Fiche n°8

70

Quelle stratégie de financement des espaces littoraux dans une perspective de changement climatique ?

Fiche n°9

74

Stratégie de définition des aires marines protégées (AMP)

Fiche n°10

79

Quelles stratégies pour s'adapter aux nouveaux défis du narcotrafic en mer ?

Fiche n°11

87

Élection présidentielle 2027 : Stratégie de mobilisation des candidats et des citoyens

Trombinoscope

des auditeurs de la 4ème session
méditerranéenne des hautes études maritimes



André Cécile

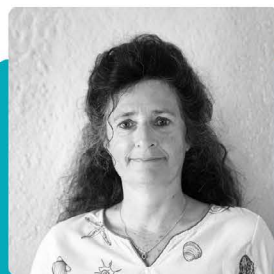
Directrice de la politique
produit

THALES DEFENSE MISSION
SYSTEMS

Gori Bertrand

Capitaine de frégate

MARINE NATIONALE



Barois Marie-Laure

Consultante Marine Renewable
Energies & Circular Economy

TERRA SUD

Beguery Laurent

Offshore service manager

ALSEAMAR



Chevallier Marie

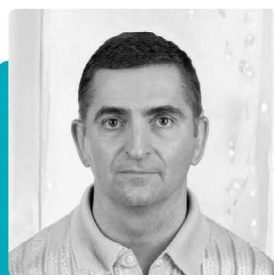
Service de soutien de la flotte
de Toulon

MARINE NATIONALE

de Corbiac Claudiane

Chargée de mission

IFREMER



Deffaïsse Alexandre

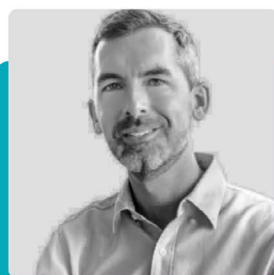
Lieutenant-colonel de
gendarmerie

PRÉFECTURE MARITIME
DE LA MÉDITERRANÉE

de Dieuleveult Henry

Business development

EXAIL



du Verle Matthias

Président

WOLFGANG & SUPERYACHT
CAPTAIN

Granger Arnaud

Adjoint au sous-directeur
de la transformation
numérique

DGAMPA



Grosset André

Division action
de l'Etat en mer

PRÉFECTURE MARITIME
DE LA MÉDITERRANÉE

Jimenez Jérôme

Garde côtes
des douanes

DIRECTION GÉNÉRALE
DES DOUANES



Lê Albert

Directeur des opérations PA CDG

NAVAL GROUP

Le Duff François

Capitaine de frégate

BATAILLON DES MARINS
POMPIERS DE MARSEILLE



Lepeu François

Colonel de gendarmerie,
Commandant en second du
groupement de gendarmerie
maritime de Méditerranée

MARINE NATIONALE

Louis François-Xavier

Chef de projet

ALWENA SHIPPING



Neid Laurence

Responsable pôle
développement commercial
et marketing - Port de Toulon

CCI DU VAR

Proal Adrien

Commissaire en chef, chef
du bureau droit de la mer et
des opérations aéronavales

MARINE NATIONALE



Sireude Jacques

Responsable du Département
offres/ventes Services

THALES UNDERWATER SYSTEM

Souf Adeline

Responsable Prospective
et Relations européennes

SHOM



Vidal Vincent

Chef du service
Opérations Maritimes

RÉSEAU TRANSPORT
D'ÉLECTRICITÉ (RTE)

Vigneron Lucie

Directrice gestion
de site Toulon

NAVAL GROUP



Présentation de l'Étude

01

A l'occasion de son cycle 2025 / 2027, la quatrième session des hautes études maritimes (4ème SDEM) s'est intéressée à la stratégie maritime de la France au travers de ses stratégies globales mais aussi des stratégies sectorielles. En effet, dans un monde marqué par des incertitudes de plus en plus majeures dans les domaines géopolitiques, économiques, environnementaux et technologiques, l'importance de pouvoir disposer d'un cadre structuré doit permettre à la France de définir ses objectifs, de mobiliser ses ressources sur les leviers d'avenir et d'anticiper les défis pour atteindre une vision à long terme.

La stratégie se définit comme l'art de coordonner des actions et des ressources pour atteindre des objectifs à long terme, dans un environnement complexe et souvent incertain. En suivant une stratégie, une nation devient actrice de son avenir et n'a plus vocation à le subir.

Dans le domaine maritime, la stratégie prend une dimension particulière, car la mer est un espace complexe à la fois soumis aux droits souverains des Etats tout en étant un espace international dans lequel les enjeux de puissance et de souveraineté se sont réaffirmés ces dernières années.

La France, grande nation à la fois côtière et maritime a établi plutôt tardivement des stratégies maritimes de premier plan.

La première grande stratégie maritime a été la Stratégie Nationale de Sûreté des Espaces Maritimes qui a été préparée par le secrétariat général de la mer et signée par le Premier ministre en 2015 à l'issue d'un Comité interministériel de la mer. Mise à jour depuis deux fois en 2019 et en 2026, cette stratégie interministérielle vise à garantir la sécurité et la protection des intérêts français en mer, en réponse aux menaces traditionnelles et émergentes. Elle s'inscrit dans une approche globale de sûreté maritime, en coordination avec les acteurs nationaux et internationaux ;

L'autre grande stratégie maritime est la Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral (SNML) dont la première version a été adoptée en février 2017. Elle a été élaborée à la suite du Grenelle de la Mer (2009-2010) et des Assises de la Mer et du Littoral (2013), et a marqué la volonté de la France de se doter d'un cadre stratégique global pour la gestion intégrée de ses espaces maritimes et littoraux.

La seconde version de cette SNML (juin 2024), fixe le cap des politiques publiques françaises pour les espaces maritimes et littoraux des six prochaines années, de 2024 à 2030. Cette stratégie, élaborée dans une démarche de concertation avec le conseil national de la mer et des littoraux (CNML), vise à répondre aux défis environnementaux, économiques et sociaux majeurs pour les espaces maritimes et littoraux français.

Ces deux grandes stratégies peuvent être déclinées par des stratégies sectorielles.

C'est le cas dans le domaine de la protection de l'environnement et de la biodiversité avec la Stratégie Nationale pour la Biodiversité (SNB) et la Stratégie Nationale pour les Aires Protégées 2030. Dans le domaine de la planification spatiale et de la gestion des usages, les Documents Stratégiques de Façade (DSF) constituent désormais des documents clefs pour l'usage à moyen et long terme des espaces maritimes. La stratégie nationale portuaire et la stratégie Nationale pour la Recherche (SNR) sont aussi des documents importants pour leurs domaines respectifs.

Mais, ces stratégies peuvent être inexistantes ou souffrir de difficultés de mise en œuvre liées à des lourdeurs administratives, des conflits d'intérêts, un manque de moyens ou une coordination insuffisante entre les acteurs.

Tout l'importance du travail qui a été réalisé par les auditeurs de la 4ème session des hautes études maritimes a été d'identifier, d'une part, les secteurs qui mériteraient de bénéficier d'une stratégie nationale et, d'autre part, de faire l'analyse critique des stratégies existantes pour en évaluer l'efficacité ou proposer d'éventuelles inflexions.

C'est tout l'intérêt des études contenues dans cet ouvrage qui rassemble de manière synthétique les réflexions d'une année d'étude et de recherche sur la grande stratégie de la France et ses stratégies sectorielles.

Fiches d'Analyse

02

FICHE N°1

Quelle stratégie française des fonds marins pour valoriser le deuxième plateau continental mondial ?

Les fonds marins ne sont plus des espaces marginaux. Ils deviennent un champ majeur de compétition stratégique, au croisement des enjeux de puissance industrielle, de sécurité des infrastructures critiques et d'accès aux ressources.

Dans ce contexte, la France occupe une position singulière. Elle dispose, à travers l'étendue de son plateau continental - parmi les plus vastes au monde - d'un potentiel maritime exceptionnel, renforcé par un écosystème scientifique et technologique de premier plan. Pourtant, cet avantage ne se traduit pas pleinement en capacité d'action structurée.

L'histoire des grandes nations industrielles et maritimes rappelle pourtant une constante : la puissance ne découle ni de la géographie ni de l'affichage politique. Elle résulte d'un choix stratégique inscrit dans la durée, fondé sur l'investissement, l'acceptation du risque et la capacité à agir. La France a déjà su transformer des paris technologiques incertains en leviers structurants de souveraineté : Airbus, le nucléaire civil ou encore Ariane en témoignent. Dans chacun de ces cas, la puissance n'a pas précédé l'action : elle en a été la conséquence.

Les fonds marins s'inscrivent aujourd'hui dans cette même logique. Leur valorisation suppose toutefois de clarifier une ambiguïté essentielle.

La notion de « fonds marins » désigne une réalité physique - l'ensemble du sol et du sous sol océaniques, mais recouvre des régimes juridiques distincts. D'un côté, le plateau continental, sous juridiction nationale, sur lequel l'État exerce des droits souverains d'exploration et d'exploitation. De l'autre, la Zone internationale régie par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), organisée autour du principe de patrimoine commun de l'humanité.

À cette structuration s'ajoute un cadre distinct concernant la colonne d'eau de la haute mer, désormais encadrée par l'accord récent sur la biodiversité en haute mer (BBNJ). Sans s'appliquer aux fonds marins eux mêmes, ce dispositif contribue à complexifier l'environnement stratégique dans lequel s'inscrit leur valorisation.

Dans ce cadre, le plateau continental français constitue un levier stratégique unique. Toutefois, sa seule étendue ne saurait fonder une stratégie. Sa valorisation dépend de la capacité à en organiser l'usage, à en produire la connaissance et à en assurer la maîtrise effective.

Au sein de cet ensemble, les grands fonds - généralement situés au delà de 1 000 mètres, et jusqu'à 4 000 à 6 000 mètres - concentrent les enjeux les plus structurants. Encore largement méconnus, ils constituent désormais un espace clé d'anticipation stratégique, où se joue la capacité des États à transformer un potentiel juridique en souveraineté d'exercice.

Dès lors, la question n'est pas tant de savoir comment valoriser un espace dont l'importance est établie, que de déterminer quelle stratégie permet de convertir cet avantage en capacité d'action durable.

1. D'UN AVANTAGE JURIDIQUE À UNE INCERTITUDE STRATÉGIQUE : LA FRANCE FACE À SES CONTRADICTIONS

La France dispose d'une position maritime incontestable, exerçant des droits sur près de 11 millions de km² d'espaces maritimes. Grâce au programme EXTRAPLAC (Extension du plateau continental), elle a sécurisé environ 730 000 km² supplémentaires d'extension de son plateau continental au delà des 200 milles nautiques, à l'issue d'un processus long, exigeant et juridiquement robuste.

EXTRAPLAC constitue ainsi une assise juridique solide, mais non un projet en soi : il établit un potentiel d'action sans préjuger des choix politiques, des usages ou des modalités de valorisation. La qualification de la France comme « détentrice du premier plateau continental mondial » relève dès lors davantage de l'énoncé que du levier stratégique, dès lors qu'elle n'emporte ni doctrine d'emploi, ni capacité opérationnelle associée.

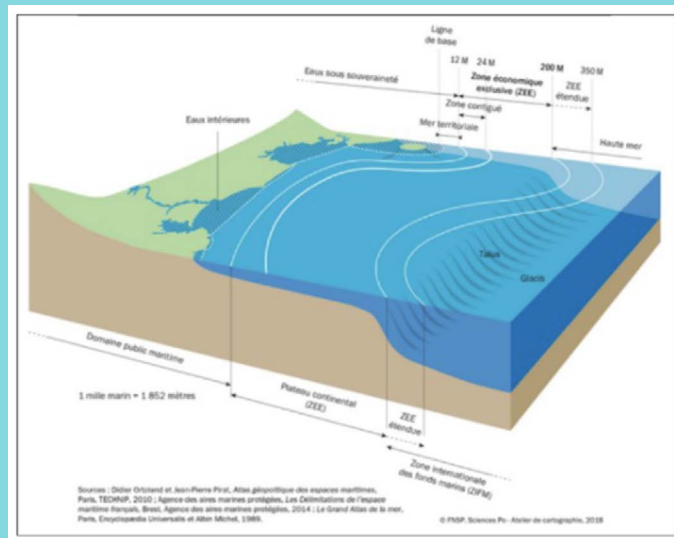


Figure 1 : Catégorisation juridique des différentes zones composant l'espace maritime français @ atelier de cartographie de Sciences Po Paris

EXTRAPLAC repose sur deux acquis essentiels :

- Une consolidation juridique par le droit international, fruit d'un effort diplomatique et scientifique conduit depuis le début des années 2000, ayant abouti à des recommandations positives pour huit dossiers et à la reconnaissance de droits souverains sur le sol et le sous sol marins.
- La spécificité stratégique du plateau continental étendu, seul espace des grands fonds sur lequel l'État exerce des droits souverains directs sur le sol et le sous sol (distincts de la colonne d'eau), recelant des ressources minérales d'intérêt stratégique (nodules, sulfures, encroûtements cobaltifères) et jouant un rôle clé dans les équilibres biogéochimiques, notamment le stockage du carbone.

Cependant, cette réussite révèle un paradoxe : la France a obtenu la reconnaissance de ses droits, sans encore définir clairement comment les exercer. Sans stratégie d'usage, de connaissance, d'expérimentation et de surveillance, cet acquis risque de rester une souveraineté théorique. Dans ce contexte, afficher une position de premier plan peut même devenir contre-productif, en révélant l'écart entre l'ambition et l'action.

Dès lors, une certaine ambiguïté stratégique peut apparaître moins comme un renoncement que comme une approche pragmatique. L'enjeu n'est pas de nier les responsabilités françaises, mais d'éviter un leadership uniquement déclaratif qui affaiblirait la crédibilité de l'État. Les droits reconnus à la France doivent désormais pouvoir être transformés en capacité réelle d'action.

La situation actuelle de la France dans les fonds marins ne résulte pas d'une absence de vision, mais d'une rupture dans une trajectoire stratégique initialement cohérente et ambitieuse.

Dès le début des années 2010, la France a progressivement structuré sa politique des fonds marins sous l'impulsion du Secrétariat général de la mer, en lien avec les principaux acteurs scientifiques et industriels. Cette dynamique reposait sur un travail de fond associant recherche scientifique, campagnes océanographiques, montée en capacités technologiques et coordination interministérielle. C'est ce dernier travail conduit par le SG Mer de l'époque (quatre réunion annuelles entre l'Etat et l'industrie de 2013 à 2016) qui a permis l'adoption de la première stratégie nationale relative à l'exploration et à l'exploitation minière des grands fonds marins. Celle-ci a été adoptée le 22 octobre 2015, en Comité interministériel de la Mer, à la suite d'un important travail de préparation et de coordination ministérielle accompli par le Secrétariat général de la Mer.

Elle s'est progressivement consolidée dans la Stratégie nationale pour la mer et le littoral, puis avec les travaux de la commission Levet (2019-2020). L'approche retenue était pragmatique : acquérir de la connaissance, tester les hypothèses, puis arbitrer en connaissance de cause. L'objectif n'était ni d'engager une exploitation immédiate, ni d'y renoncer par principe, mais de préserver une capacité de décision souveraine dans un environnement encore incertain.

Cette trajectoire a toutefois été interrompue en novembre 2022, lors de la COP27 de Charm el-Cheikh, avec l'annonce du soutien français à un moratoire sur l'exploitation des grands fonds. Si cette position s'inscrit dans une logique de précaution environnementale, elle n'a pas été accompagnée d'un cadre stratégique clair. Ni temporaire, ni conditionnelle, ni véritablement réversible, elle a progressivement conduit à une forme d'abstention durable.

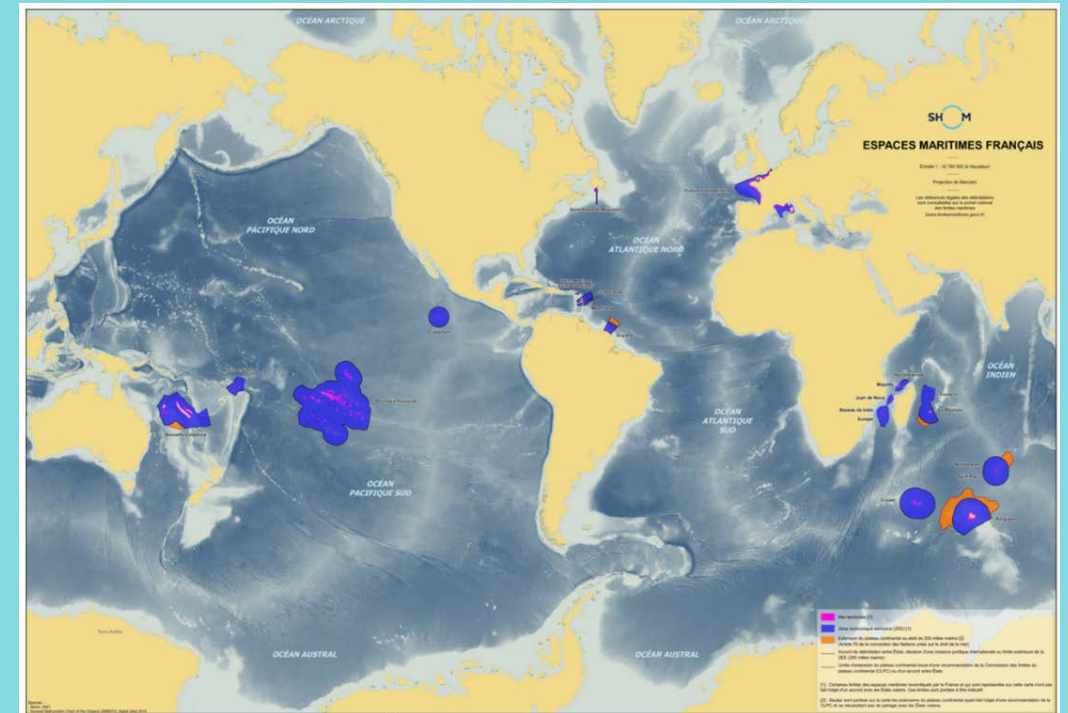


Figure 2 : Espaces Maritimes Français @SHOM

Dans un contexte où la majorité des États privilégient des approches graduées, combinant exploration, encadrement et réversibilité, cette posture tend à isoler la France tout en réduisant sa capacité d'influence sur les futures normes internationales.

Au-delà de cette évolution, une contradiction plus profonde apparaît. La France dispose d'un appareil scientifique, industriel et juridique conçu pour produire de la connaissance et éclairer la décision. Pourtant, la posture actuelle tend à neutraliser une partie de ces capacités sans que les conditions d'un arbitrage pleinement éclairé aient été réunies.

Cette tension est renforcée par une ambiguïté de fond : les dispositifs d'exploration ont précisément vocation à mieux connaître les ressources afin de permettre des décisions futures. Les maintenir tout en excluant par principe toute perspective d'exploitation crée une position difficilement soutenable dans la durée.

Plus largement, cette situation révèle un déficit de connaissance stratégique alors même que les choix actuels engagent potentiellement le long terme. Dans le domaine minier comme énergétique, le passage d'un potentiel théorique à des ressources réellement exploitables suppose une continuité dans l'effort d'exploration. L'interruption de certaines dynamiques, notamment à la suite de la loi de 2017 mettant fin à la recherche et à l'exploitation des hydrocarbures, y compris en mer, conduit à une situation paradoxale où la décision publique intervient en partie en amont de la connaissance elle-même. Le cas du plateau des Guyanes, dont le potentiel reste encore imparfaitement caractérisé, en constitue une illustration significative.

Il en résulte un paradoxe central : la France prend des positions structurantes dans un domaine qu'elle ne connaît encore que partiellement.

Ce décalage est d'autant plus important qu'il intervient dans un contexte de forte hausse des besoins en métaux critiques liés à la transition énergétique et aux technologies associées. Dans ce cadre, les ressources marines ne constituent pas une solution immédiate, mais une option stratégique de long terme dont la valeur réside précisément dans la capacité à en disposer (ou à y renoncer) en connaissance de cause.

L'enjeu n'est donc pas de choisir aujourd'hui entre exploitation et renoncement, mais de préserver les conditions d'une décision souveraine future. Cela suppose de maintenir des capacités de connaissance, une présence effective et la maîtrise de l'information.

À défaut, l'incertitude actuelle risque de se transformer en dépendance stratégique subie, dans un contexte où les ressources redeviennent des instruments de puissance. La France se trouve ainsi dans une situation singulière celle d'un État ayant construit les outils d'une stratégie, mais dont l'inflexion récente tend aujourd'hui à en suspendre les effets.

2. UNE SOUVERAINETÉ INCOMPLÈTE : ATOUTS, ANGLES MORTS ET CONTRADICTIONS

La France dispose, dans les fonds marins, des attributs classiques d'une puissance établie : un socle juridique consolidé, un écosystème scientifique et industriel de premier plan, ainsi qu'un potentiel en ressources significatif. Pourtant, ces éléments ne se traduisent pas aujourd'hui en capacité d'action effective.

Ce décalage résulte moins d'un déficit de moyens que d'une impasse stratégique. En suspendant la dynamique d'expérimentation sans lever les incertitudes qui la justifiaient, la France a neutralisé sa propre capacité d'initiative. La souveraineté est reconnue en droit, largement étayée par la connaissance, mais demeure faiblement exercée.

Cette situation tient à une combinaison d'atouts sous mobilisés, d'angles morts persistants et de contradictions entre les instruments disponibles et les orientations adoptées.

Un écosystème scientifique et industriel d'excellence

La capacité de la France à se projeter dans les grands fonds marins s'appuie sur un écosystème scientifique et industriel de très haut niveau, construit sur le long terme et reconnu à l'international. Cet ensemble constitue un atout stratégique majeur, en raison de sa capacité à articuler étroitement production de savoirs, innovation technologique et déploiement opérationnel.

Sur le plan scientifique, la France compte parmi les nations de référence dans l'étude des ressources minérales profondes, tant en volume de publications qu'en expertise. Cette position repose sur une architecture institutionnelle solide, structurée autour de l'Ifremer, acteur central et opérateur de la Flotte océanographique française, ainsi que du CNRS, du SHOM, du BRGM et de l'IRD. Ensemble, ces organismes couvrent un large spectre de compétences, allant de la géologie marine à la biologie des milieux extrêmes, en passant par l'océanographie physique et la modélisation des écosystèmes.

Au cœur de ce dispositif, l'Ifremer joue un rôle pivot, à la fois en tant que producteur de connaissance et intégrateur technologique. Sa maîtrise des systèmes robotiques sous-marins capables de concevoir, de développer et d'opérer jusqu'à 6 000 mètres de profondeur, confère à la France une autonomie précieuse pour l'exploration et l'acquisition de données en milieux profonds.

Ce socle scientifique est renforcé par un tissu industriel dense et diversifié, en partie hérité de l'offshore pétrolier et gazier, aujourd'hui en reconversion vers les activités en grande profondeur. Des acteurs majeurs tels que Naval Group, au cœur de la base industrielle et technologique de défense, disposent de compétences clés dans le domaine des sous-marins nucléaires et des drones océaniques. D'autres entreprises (Exail, Alseamar, RTSYS, Abyssa) contribuent à des segments stratégiques comme la robotique autonome, les capteurs, la navigation ou la cartographie de haute précision.

Par ailleurs, l'écosystème français intègre des acteurs couvrant l'ensemble de la chaîne de valeur offshore: Louis Dreyfus Armateurs pour les opérations en mer, TechnipFMC pour l'ingénierie subsea, ou encore Alcatel Submarine Networks et Nexans, acteurs mondiaux majeurs dans le domaine des câbles sous-marins., infrastructures critiques au cœur des flux numériques et énergétiques. En aval, des groupes comme Eramet illustrent la capacité française à valoriser les ressources minérales en produits industriels stratégiques.

Pris dans son ensemble, cet écosystème présente une caractéristique rare : il couvre presque intégralement la chaîne de valeur, depuis la recherche scientifique jusqu'à l'exploitation industrielle, en passant par le développement d'outils technologiques avancés. Cette intégration constitue un avantage compétitif déterminant dans un domaine où peu de pays disposent d'un tel continuum.

Elle témoigne également d'une trajectoire cohérente d'investissement public, visant à doter la France des moyens nécessaires pour connaître, explorer et potentiellement exploiter les ressources marines profondes. Toutefois, cet atout révèle aujourd'hui un paradoxe. En l'absence de cap stratégique clair et de perspectives structurées, cet écosystème demeure partiellement sous-exploité. Les compétences et les outils sont présents, mais leur mobilisation reste limitée.

Cette situation expose à un risque d'érosion progressive des capacités, qu'il s'agisse d'un désengagement industriel, d'une dispersion des expertises ou d'une captation par des acteurs étrangers. Elle intervient dans un contexte stratégique en mutation, où les enjeux de sécurité nationale dans les grands fonds prennent une importance croissante.

En effet, les technologies mobilisées pour l'exploration et l'observation présentent une dualité intrinsèque : elles constituent également des leviers pour la surveillance, le renseignement et l'intervention. Dès lors, l'écosystème

français acquiert une portée stratégique élargie, au-delà des seuls usages scientifiques ou économiques, en s'inscrivant dans les logiques contemporaines de souveraineté et de compétition entre puissances.

Dans ce contexte, l'enjeu pour la France n'est plus de bâtir cet écosystème mais de l'inscrire dans une stratégie cohérente, capable d'en révéler pleinement le potentiel et d'en faire un véritable instrument d'action.

Un potentiel multi ressources encore imparfaitement intégré dans une stratégie

Les fonds marins ne constituent pas un espace homogène, mais un environnement multi-ressources notamment de ressources minérales, biologiques et génétiques, qui répondent à des logiques économiques, technologiques et juridiques différentes, qui influencent à la fois les usages et les modes de valorisation, les priorités d'action et les cadres de gouvernance.

Ce potentiel s'inscrit dans une architecture juridique complexe qui recouvre deux régimes distincts : d'une part, les espaces sous juridiction nationale, le plateau continental (pouvant s'étendre jusqu'à 200 voire 350 milles marins) et la zone économique exclusive (ZEE) où l'État côtier exerce des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles ; d'autre part, la Zone internationale des fonds marins, qui obéit à un régime juridique sui generis fondé sur la CNUDM et l'Accord de 1994, organisant la gestion des ressources minérales dans l'intérêt de l'humanité.

Cet ensemble illustre la complexité croissante de la gouvernance des fonds marins, désormais renforcée par l'accord BBNJ encadrant les ressources biologiques de la haute mer.

Dans les espaces sous juridiction : un potentiel minéral structurant mais encore incertain

Dans ses espaces sous juridiction, notamment grâce à ses territoires ultramarins, la France dispose d'un potentiel multi-ressources important, lié à la diversité de ses environnements géologiques et écologiques. Ce potentiel ne se limite pas aux ressources minérales : il comprend également des ressources biologiques et génétiques, qui répondent à des logiques de valorisation différentes mais complémentaires.

Sur le plan minéral, ce potentiel repose principalement sur trois grandes catégories de ressources : les nodules polymétalliques, les encroûtements cobaltifères et les sulfures hydrothermaux. Leur présence est directement



Figure 3 : A6K Véhicule sous-marin autonome grande profondeur @Exail



Figure 4: Ulyx @ Ifremer



Figure 5 : Pierre de Fermat, le navire câblé polyvalent @ Orange Marine



Figure 6 : Drone Océanique @ Naval Group

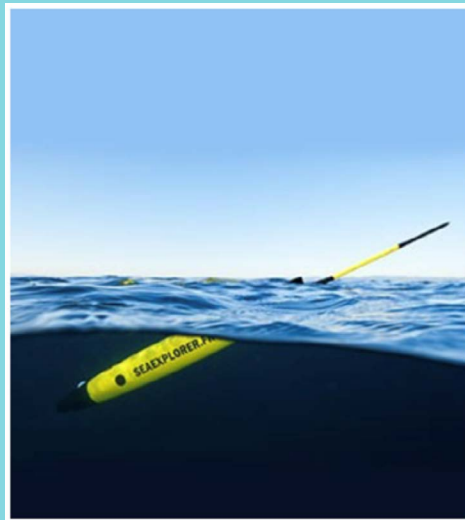


Figure 7 : Planeur SeaExplorer @ Alseamar

liée aux grands environnements tectoniques des fonds océaniques.

Ces minéralisations concentrent des métaux critiques (cobalt, nickel, cuivre, terres rares) essentiels à la transition énergétique et aux technologies avancées. À horizon 2040, la demande mondiale pour ces ressources pourrait être multipliée par quatre à six, sous l'effet de l'électrification des usages.

Parmi ces ressources, les encroûtements cobaltifères constituent les gisements les plus importants dans les espaces sous juridiction française. En Polynésie française, notamment sur le plateau des Tuamotu, ils présentent des concentrations parmi les plus élevées au monde en cobalt, terres rares et autres métaux stratégiques. Des zones favorables existent également dans les TAAF, autour de Mayotte et dans certaines îles Éparses.

Les sulfures hydrothermaux, liés aux zones volcaniques actives, sont présents notamment à Futuna (site de Kulo Lasi), en Nouvelle-Calédonie et dans certaines zones des Antilles. Ces gisements sont riches en cuivre, zinc, or et argent, avec des teneurs parfois supérieures à celles des gisements terrestres.

Enfin, les nodules polymétalliques, principalement situés dans la Zone, sont aussi présents plus ponctuellement dans certains espaces français, notamment autour de Clipperton. Ils contiennent du manganèse, du nickel, du cuivre et du cobalt, des métaux essentiels pour les technologies de batteries.

Parallèlement, ces environnements profonds abritent une biodiversité encore largement méconnue, à l'origine de ressources génétiques à fort potentiel. Certains organismes vivant dans des conditions extrêmes, notamment près des sources hydrothermales, sont déjà utilisés dans les domaines pharmaceutiques, biotechnologiques et industriels.

Contrairement aux ressources minérales, ces usages existent déjà, même s'ils restent peu visibles dans les stratégies publiques. Ils reposent non sur l'extraction de matière, mais sur l'accès au vivant et aux informations génétiques qu'il contient.

Dans l'ensemble, qu'il s'agisse des ressources minérales ou biologiques, le niveau de connaissance reste encore limité. Les données disponibles sont fragmentaires et ne permettent pas d'évaluer précisément le potentiel exploitable ni les conditions techniques, économiques et environnementales de leur valorisation.

La France se trouve ainsi dans une situation paradoxale : elle dispose d'un potentiel reconnu, mais encore largement théorique, faute d'une stratégie cohérente associant connaissance, expérimentation et capacité de décision.

Les zones au delà des juridictions nationales : un cadre centré sur les fonds marins et dominé par l'AIFM

Au-delà des espaces sous juridiction nationale, les fonds marins relèvent d'un régime juridique international

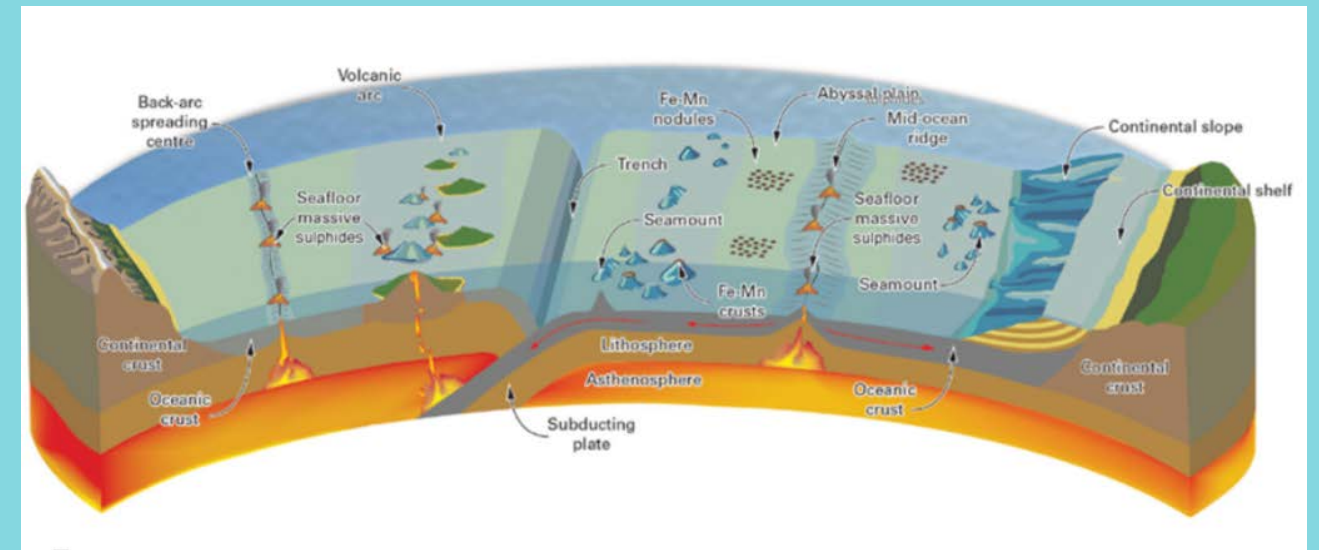


Figure 8 : Les différents environnements tectoniques à l'échelle globale et les gisements minéraux associés @ BGS

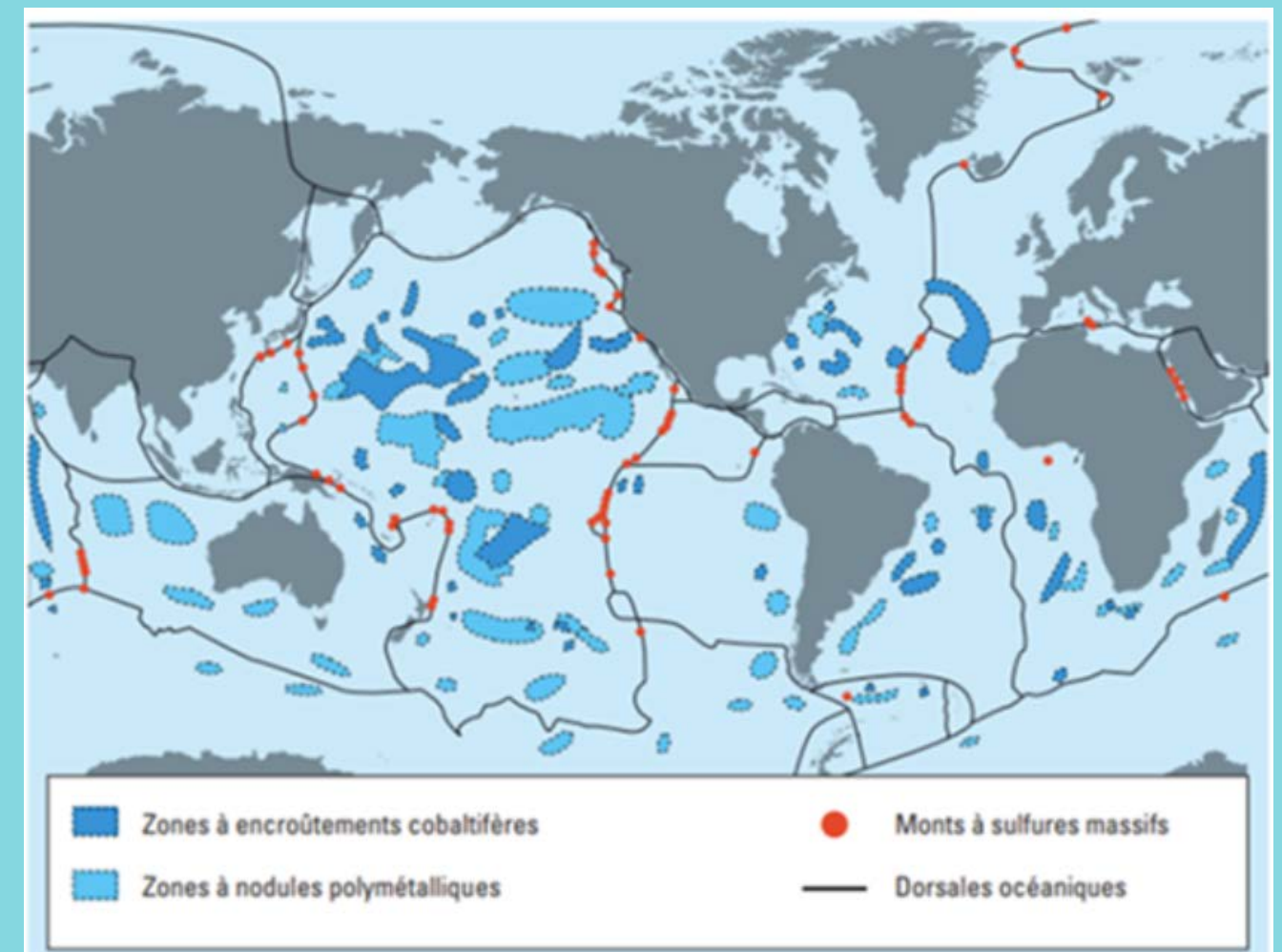


Figure 9 : Distribution globale des ressources minérales marines – @Ifremer

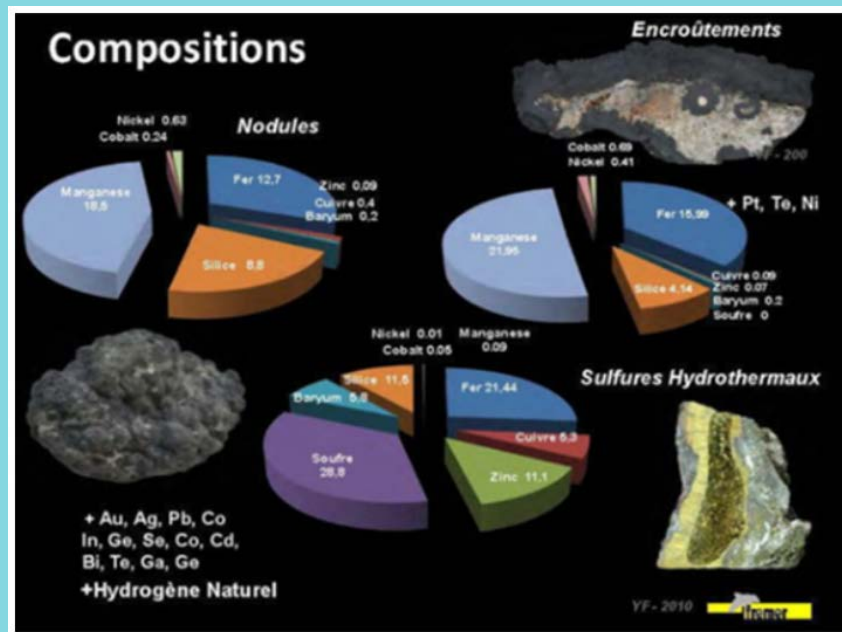


Figure 10: Concentrations (% en poids) en éléments majeurs dans les minéralisations des grands fonds océaniques © Ifremer

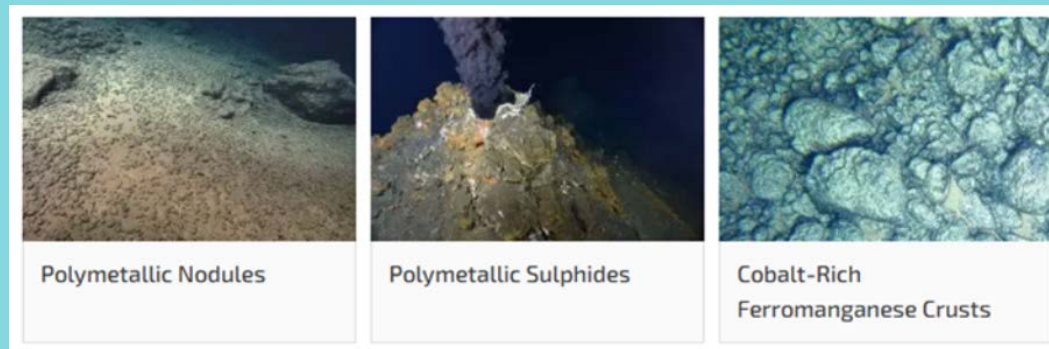


Figure 11: Les ressources minérales des fonds marins @AIFM

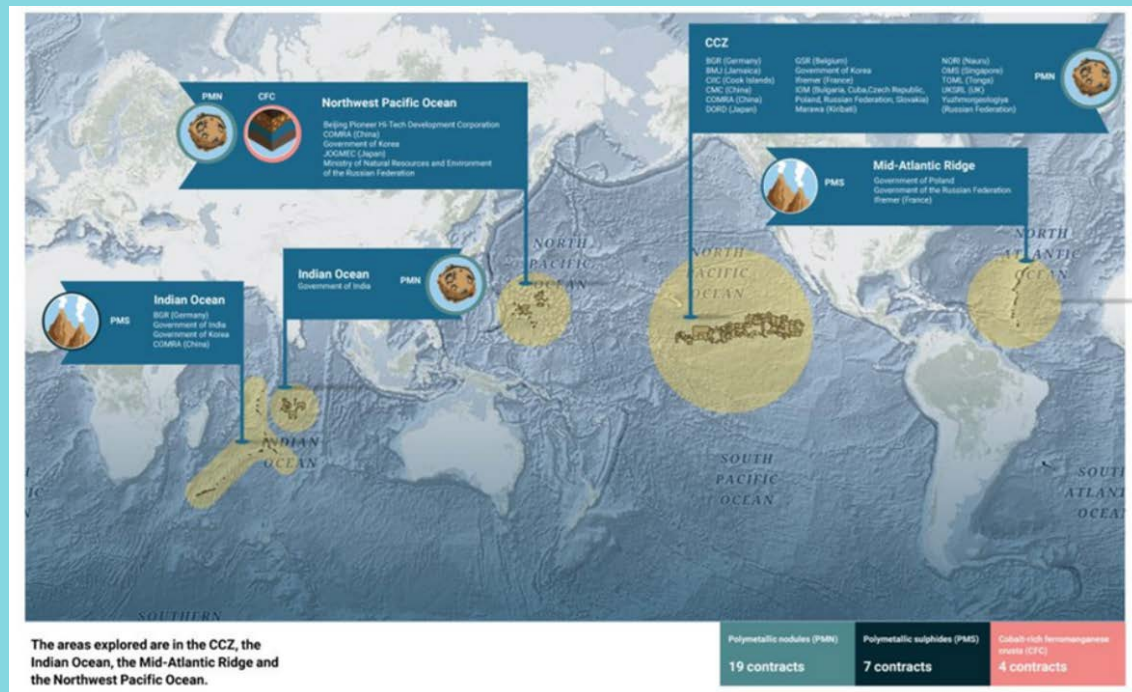


Figure 12 : Localisation des 30 permis d'exploration délivrés par l'AIFM @AIFM

spécifique. La Zone internationale, instituée par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) et précisée par l'Accord de 1994 (partie XI), est ainsi qualifiée de patrimoine commun de l'humanité. Sa gestion est confiée à l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM), chargée d'organiser l'exploration et, à terme, l'exploitation des ressources minérales dans l'intérêt de l'ensemble de la communauté internationale.

Ce cadre reflète une gouvernance complexe et en évolution. L'AIFM encadre les ressources minérales du sol et du sous sol, tandis que les ressources biologiques et génétiques de la colonne d'eau relèvent désormais de l'accord BBNJ, dédié à la protection de la biodiversité en haute mer. Cette distinction sépare juridiquement les activités minières des enjeux de préservation du vivant, même si l'ensemble s'inscrit dans l'obligation commune de protection du milieu marin posée par la CNUDM.

L'AIFM organise aujourd'hui principalement des contrats d'exploration attribués à des États ou à des entités qu'ils patronnent. Ces contrats imposent la conduite de campagnes d'exploration, la collecte de données géologiques et environnementales ainsi que le respect de normes environnementales, afin de préparer un éventuel cadre d'exploitation. Celui-ci demeure toutefois conditionné à l'adoption d'un Code minier international, encore en cours de négociation.

La France y occupe une position établie à travers deux contrats d'exploration, opérés par l'Ifremer.

- Le premier, relatif aux nodules polymétalliques dans la ZCC (Pacifique Nord), attribué en 2001 et récemment renouvelé pour la troisième fois pour la période 2026 2031 témoigne d'un engagement de long terme de la France dans l'une des régions les plus riches en métaux critiques.
- Le second, relatif aux sulfures hydrothermaux dans la zone de la ride médio Atlantique, attribué en 2014, reflète un intérêt croissant pour des environnements géologiques actifs à fort potentiel.

Ces deux contrats illustrent une présence précoce et durable de la France dans les zones les plus prospectives, tout en soulignant le caractère encore exploratoire de ces activités.

Ces ressources, riches en cobalt, nickel, cuivre, manganèse, ainsi qu'en zinc, or et argent, présentent un intérêt stratégique majeur dans le contexte de la transition énergétique et des chaînes de valeur industrielles. Il en résulte une situation paradoxale : la France est présente dans les espaces les plus prospectifs à l'échelle mondiale, mais cette présence ne se traduit pas encore en capacité d'exploitation ou en stratégie d'ensemble structurée.

Des impacts avérés dans des milieux encore mal compris : une décision entravée par l'incertitude

Les grands fonds marins restent encore largement méconnus. Ils sont composés de grands ensembles géologiques -plaines abyssales, dorsales océaniques et monts sous-marins- étroitement liés à la répartition des ressources et des écosystèmes profonds. Chaque environnement possède ses propres équilibres écologiques, encore imparfaitement compris.

Les plaines abyssales, situées à plusieurs milliers de mètres de profondeur, abritent des écosystèmes peu denses mais très fragiles, avec une faible capacité de régénération. Les dorsales océaniques accueillent des systèmes hydrothermaux liés à une activité volcanique, où se développent des formes de vie uniques. Les monts sous-marins concentrent quant à eux des habitats riches en biodiversité, particulièrement sensibles aux perturbations.

Malgré des connaissances encore limitées, les impacts environnementaux des activités en grande profondeur sont désormais bien identifiés. Les programmes européens, notamment JPI Oceans MiningImpact, ont mis en évidence des perturbations durables des habitats, la remise en suspension des sédiments et leur dispersion dans la colonne d'eau, avec des capacités de récupération écologique très faibles.

Ces résultats sont complétés par la campagne française EDEN (2024 2025), conduite par l'Ifremer dans la zone Clarion Clipperton, visant à établir un état de référence des écosystèmes et à suivre les zones perturbées. Les observations réalisées sur les sites impactés par le collecteur Patania II, déployé en 2021 dans la zone contractuelle belge (CSR) montrent que les traces d'exploitation restent visibles plusieurs années plusieurs années après, soulevant des incertitudes majeures sur la capacité de recolonisation et suggérant des impacts durables, voire irréversibles.

Pour autant, si les impacts environnementaux sont désormais identifiés dans leur principe, leur ampleur reste difficile à évaluer précisément. Leur intensité varie selon les environnements géologiques, les conditions océaniques et les technologies utilisées, ce qui limite encore la capacité à généraliser les évaluations. Plus largement, les outils classiques d'analyse environnementale atteignent ici leurs limites, car une partie des écosystèmes profonds et de leurs fonctions reste encore mal connue. Les débats scientifiques récents autour de possibles mécanismes de production d'oxygène liés aux nodules polymétalliques phénomène démenti depuis, illustrent d'ailleurs le caractère controversé des connaissances sur ces milieux.

Des progrès sont toutefois réalisés. Les systèmes de suivi développés dans des projets européens comme TRIDENT (<https://deepseatrident.eu/>) permettent aujourd’hui de mieux mesurer les impacts, parfois presque en temps réel.

Certaines innovations industrielles récentes cherchent à réduire l’intensité des impacts identifiés. L’entreprise Impossible Metals développe, par exemple, un système reposant sur des véhicules sous-marins autonomes capables de sélectionner individuellement les nodules à l’aide de systèmes de vision embarquée, à l’image du robot Eureka. Ce dispositif repose sur une logique d’intervention ciblée, visant à réduire l’emprise spatiale des opérations et à limiter les perturbations du milieu. Il permet notamment de s’affranchir des infrastructures lourdes associées aux systèmes de collecte par dragage, en particulier les conduites de remontée (riser).

Toutefois, ces technologies restent à un stade expérimental. Les premiers résultats reposent principalement sur des simulations et des démonstrateurs. Si elles paraissent susceptibles de réduire certains impacts majeurs (notamment les panaches sédimentaires étendus), elles n’éliminent pas les perturbations : remise en suspension locale de sédiments, impacts sur la microfaune non détectable, et incertitudes sur la dispersion des particules.

Leur efficacité environnementale réelle devra être validée lors d’expérimentations à plus grande échelle, notamment dans le cadre des essais prévus à partir de 2027.

Au total, les impacts environnementaux des activités en grande profondeur sont désormais documentés, mais leur maîtrise reste incertaine. L’enjeu ne porte plus sur leur existence, mais sur leur ampleur, leur réversibilité et leur dynamique dans le temps.

Dans ce contexte, la décision publique se heurte à un déficit de connaissance opérationnelle. L’incertitude n’atténue pas le risque : elle empêche de le qualifier et de le hiérarchiser, faisant obstacle à la décision.

Ce blocage est renforcé, en France, par l’application du principe de précaution, a fortiori lorsqu’il est inscrit dans la Constitution. Structuré pour privilégier la prudence, il tend, dans des milieux encore mal connus, à conditionner l’action à une maîtrise préalable difficilement atteignable. Il en résulte une tension persistante entre prudence et capacité d’action, au cœur des impasses actuelles.

Le Paradoxe Français : une trajectoire stratégique interrompue, de l’affirmation à l’inaction

La situation actuelle des fonds marins français ne résulte pas d’un manque de vision, mais d’une rupture dans

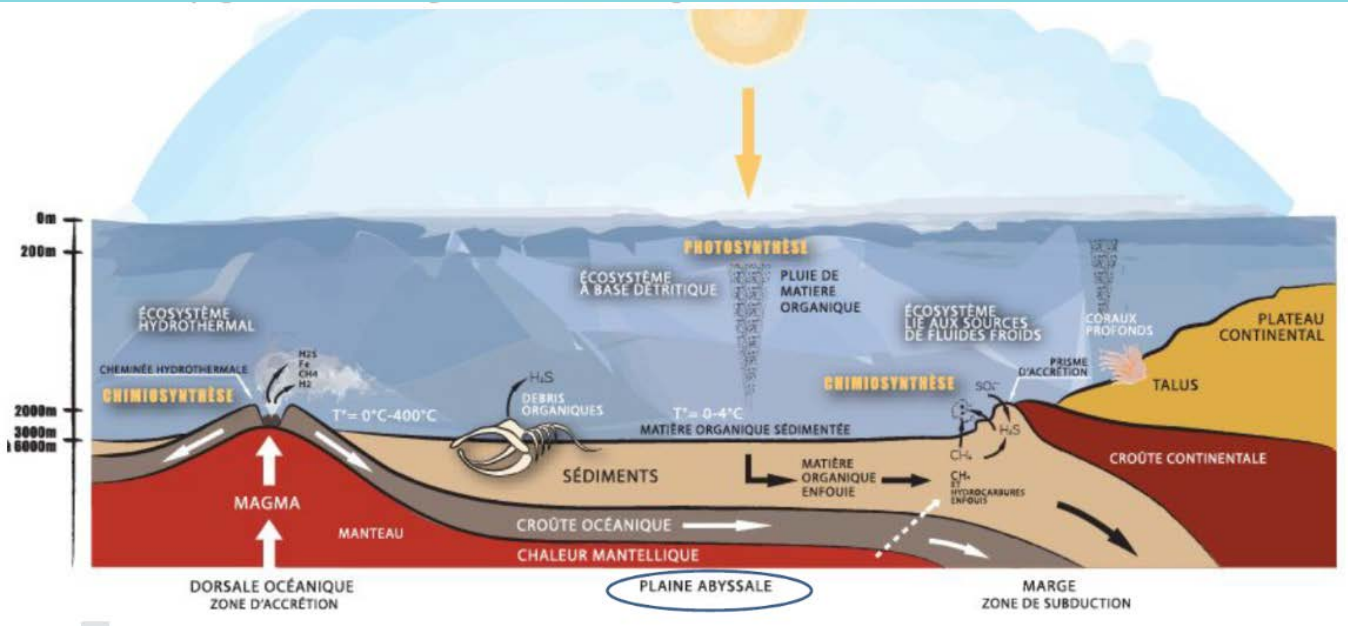


Figure 13 : Les écosystèmes benthiques profonds : une mosaïque d’habitats/ Webinaire Acculturation PEPR GFM FPPC Avril 2026 @ PM Sarradin

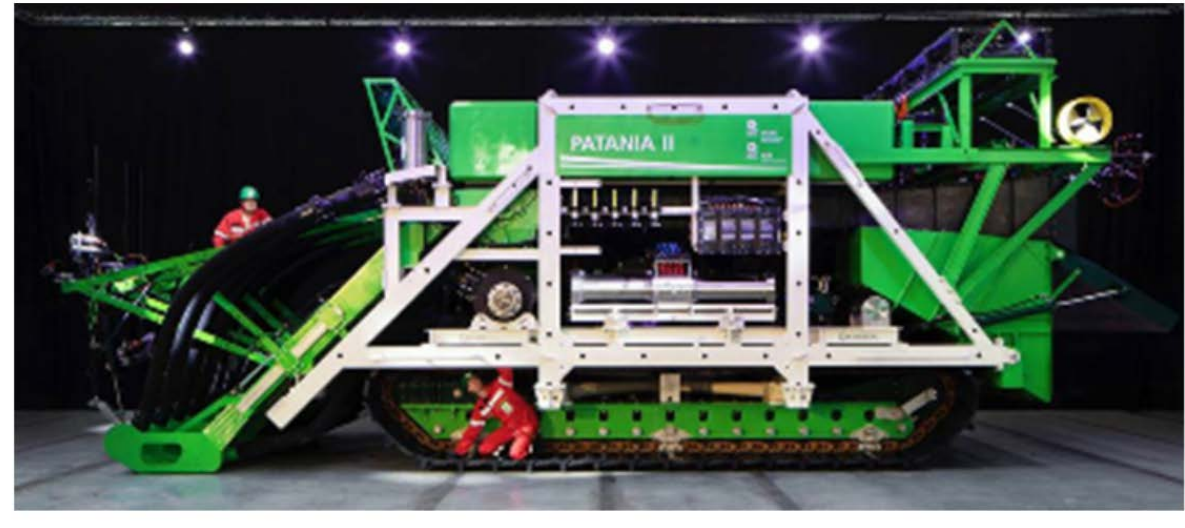


Figure 14 : Patania II : prototype de collecteur industriel de nodules polymétalliques

la stratégie engagée. En 2021, le Comité interministériel de la mer (CIMER) avait défini une approche cohérente fondée sur trois étapes : acquérir de la connaissance, expérimenter, puis décider. L’objectif n’était pas d’exploiter immédiatement les ressources, mais de préserver une capacité de décision souveraine dans un contexte encore incertain.

Cette dynamique a été interrompue en 2022 avec le soutien français à un moratoire sur l’exploitation minière dans la Zone internationale. Cette position, motivée par la prudence scientifique et environnementale, s’inscrivait aussi dans une volonté de promouvoir un cadre multilatéral. Elle a permis à la France de jouer un rôle important dans les débats internationaux.

Cependant, faute de cadre clair, notamment sur sa durée, ses conditions de sortie ou son articulation avec l’expérimentation, ce moratoire a progressivement conduit à une suspension durable de l’action. Pensée comme une pause, cette position a finalement freiné les mécanismes mêmes qui devaient permettre de réduire l’incertitude.

Il en résulte une tension dans la stratégie française. D’un côté, l’État continue d’investir dans la connaissance des ressources et des écosystèmes. De l’autre, il limite les conditions permettant de transformer cette connaissance en capacité d’action.

Ce décalage intervient alors que les grands fonds deviennent un espace stratégique majeur, mêlant ressources, données et infrastructures critiques. La capacité à y opérer, cartographier, observer, intervenir, devient désormais un facteur de puissance.

Dans ce contexte, l’absence de présence effective n’est pas une forme de neutralité. Elle expose au risque de laisser d’autres acteurs structurer les normes, les usages et les rapports de force.

Le paradoxe français tient ainsi à l’écart entre les ambitions affichées et les moyens réellement mobilisés. La France dispose des capacités pour connaître et potentiellement agir, mais peine encore à transformer cette connaissance en véritable capacité stratégique.

Ne pas tester, ne pas hiérarchiser les impacts sur son propre plateau continental revient, par défaut, à transférer la décision aux autres puissances.

3. Sortir de l’impasse : recomposition stratégique et options pour la France

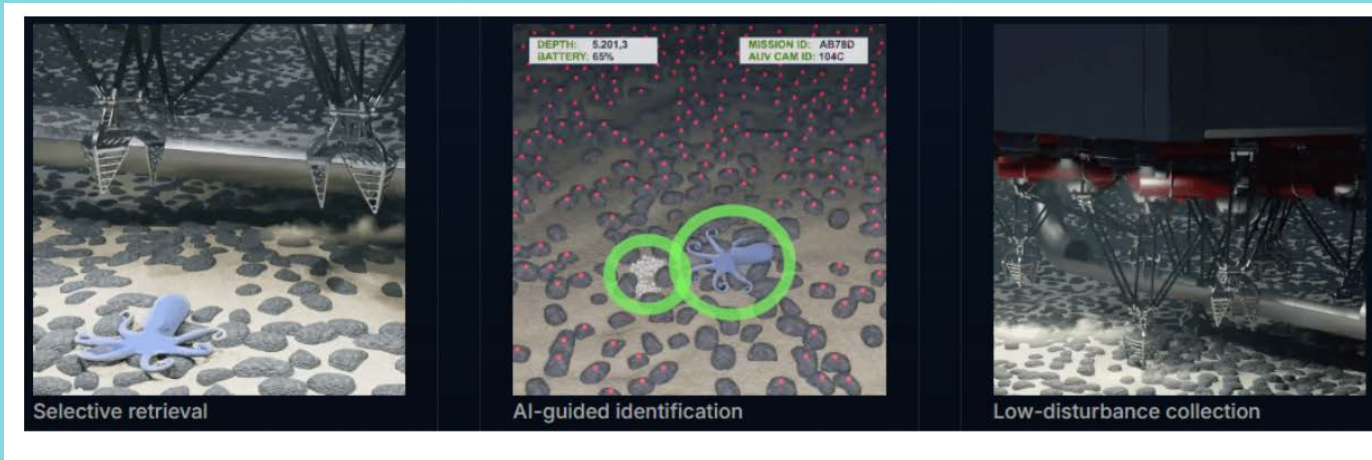


Figure 15 : Approche de collecte minérale sélective à faible perturbation, guidée par intelligence artificielle @ Impossible Metals

Face à cette situation, la question des fonds marins dépasse désormais le seul cadre national. Elle s'inscrit dans une recomposition rapide de l'ordre international, marquée par le retour des logiques de puissance et la montée des rivalités autour des ressources stratégiques.

La rupture du multilatéralisme et le retour des logiques de puissance

Le cadre multilatéral qui structurait jusqu'ici la gouvernance des fonds marins autour de l'AIFM montre désormais des signes de fragilisation. Depuis le milieu des années 2020, la montée de stratégies nationales plus affirmées parfois proches de logiques de fait accompli, remet progressivement en cause le consensus international et favorise une régulation de plus en plus fragmentée.

Dans ce contexte, l'absence de capacité d'action expose directement au risque de subir les normes définies par d'autres. Les grandes puissances privilégient désormais des approches unilatérales ou bilatérales pour sécuriser leurs approvisionnements et défendre leurs intérêts stratégiques. Les fonds marins ne relèvent plus seulement de la coopération scientifique ou de régulation internationale : ils deviennent un espace de compétition.

Les États-Unis illustrent cette évolution. En s'appuyant sur leur législation nationale (le Deep Seabed Hard Mineral Resources Act), ils disposent d'un cadre leur permettant d'autoriser les activités d'exploration et d'exploitation au-delà des juridictions nationales. Non partie à la CNUDM, ils ne participent pas au système décisionnel de l'AIFM, tout en restant présent comme observateur. Parallèlement, ils développent des coopérations bilatérales, notamment avec des États du Pacifique comme le Japon et les Îles Cook, contribuant à l'émergence de dynamiques d'exploitation partiellement extérieures au cadre multilatéral.

Ce mouvement s'accompagne d'initiatives visant à accélérer l'accès aux ressources minérales, y compris en dehors des procédures de l'AIFM, faisant émerger un risque de régulation concurrente. Dans ce contexte, certaines entreprises explorent des voies parallèles en combinant cadres juridiques nationaux et contrats internationaux, accentuant la fragmentation du système.

Face à ces tensions, l'AIFM cherche à finaliser un Code minier international pour encadrer l'exploitation. Toutefois, les négociations restent inachevées et traversées par de fortes divergences, faisant peser un risque réel de fragmentation durable des règles internationales et l'émergence de standards moins exigeants sur le plan environnemental.

Le tournant stratégique des ressources : entre souveraineté et dépendance

Cette évolution des politiques liées aux fonds marins s'inscrit dans une transformation plus large : les ressources minérales critiques sont désormais devenues des enjeux majeurs de puissance.

Aux États-Unis, ces ressources sont clairement intégrées dans une logique de sécurité nationale. L'État mobilise des outils juridiques et industriels, comme le Defense Production Act, pour sécuriser l'accès aux matières premières et renforcer son autonomie sur l'ensemble de la chaîne de valeur.

L'Union européenne suit une approche différente. Malgré les avancées du Critical Raw Materials Act (CRMA) et du Net-Zero Industry Act, sa stratégie reste principalement centrée sur la compétitivité industrielle, le recyclage et la diversification des approvisionnements. Elle traite encore insuffisamment la question de l'accès direct aux ressources et de leur disponibilité à long terme.

Il en résulte un décalage stratégique croissant : là où certaines puissances considèrent les ressources comme un enjeu de souveraineté et de sécurité, l'Europe les aborde encore principalement sous un angle économique.

Or, la résilience stratégique suppose de maîtriser l'ensemble de la chaîne de valeur, depuis l'accès aux ressources jusqu'à leur transformation.

Cette recomposition ne concerne pas uniquement les ressources minérales. L'accord BBNJ fait émerger un second enjeu stratégique autour des ressources génétiques marines. Déjà utilisées dans les secteurs pharmaceutique et biotechnologique, ces ressources deviennent elles aussi un objet de compétition et de gouvernance internationale.

Les grands fonds se trouvent ainsi au croisement de deux dynamiques stratégiques : l'accès aux ressources minérales critiques et la maîtrise des ressources génétiques et des connaissances associées.

Dans ce contexte, ne pas investir ces domaines revient à risquer une dépendance croissante vis-à-vis des acteurs qui structureront les futures normes et usages.

Une stratégie de puissance intégrée : le modèle Chinois

La Chine ne perçoit pas les fonds marins comme un simple domaine de recherche scientifique, mais comme le socle d'une stratégie de puissance globale et de long terme. Sa domination actuelle n'est pas le fruit du hasard, mais d'une planification rigoureuse visant une souveraineté totale sur l'ensemble de la chaîne de valeur, de l'extraction des minéraux à la consommation finale.

Dès 2010, l'Académie des sciences de Chine a publié un plan d'action à l'horizon 2050 visant à placer le pays parmi les nations les plus avancées en matière de recherche océanographique et d'exploitation des ressources profondes. Cette vision est relayée par les 13e et 14e plans quinquennaux, qui fixent des objectifs clairs de maîtrise technologique jusqu'à 3 000 mètres et au-delà, ainsi que l'accélération de l'extraction des ressources minières.

Le succès chinois repose sur une logique d'intégration verticale complète dirigée par l'État. La Chine a compris que pour devenir le n°1 mondial des véhicules électriques, elle devait dominer le marché des batteries, ce qui impose une souveraineté absolue sur les minéraux critiques (nickel, cobalt, terres rares).

- Maîtrise de l'amont : Elle détient aujourd'hui le plus grand nombre de contrats auprès de l'AIFM (5 contrats couvrant les trois types de minerais) pour sécuriser l'accès aux ressources.

- Maîtrise de l'aval : En créant une demande interne massive pour les produits finis, la Chine garantit des débouchés à long terme à ses investisseurs miniers et stabilise les prix mondiaux à son avantage.

Le modèle chinois est caractérisé par une dualité constitutive où chaque expédition scientifique sert des intérêts militaires. L'analyse de sa flotte révèle que ses navires de recherche minière ne passent que 6 % de leur temps de navigation dans les zones d'exploration officielles.

- Renseignement stratégique : Le reste du temps, ces navires opèrent dans des eaux militairement sensibles (près de Guam ou Taïwan), utilisant la science comme couverture pour cartographier le relief sous-marin en vue de la navigation des sous-marins et surveiller les câbles de télécommunications.

- La « Grande Muraille sous-marine » : Depuis 2015, la Chine teste un réseau d'infrastructures de surveillance et de renseignement sous-marin pour verrouiller ses approches maritimes et affirmer sa souveraineté d'exercice.

- Une influence par le fait accompli

Face au blocage des discussions internationales sur le Code Minier, la Chine choisit d'investir le champ opérationnel pour créer des références de fait. En déployant déjà des navires spécifiquement dédiés à

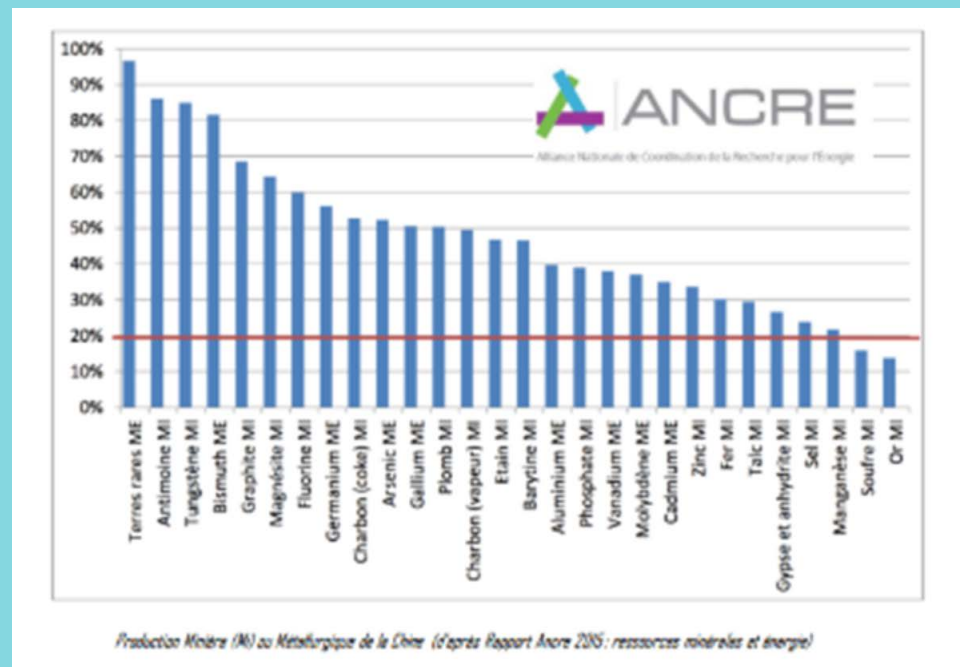


Figure 16 : Production minière ou métallurgique de la Chine 2015@Ancre

l'exploitation et en testant des robots récolteurs, elle s'apprête à imposer ses propres standards technologiques et environnementaux à la communauté internationale.

Là où le modèle chinois repose sur une intégration verticale intégrale et une mobilisation immédiate des ressources, l'approche européenne s'inscrit dans une temporalité différente : celle de la gestion du risque et de la dépendance. En Europe, l'enjeu n'est pas d'imiter une stratégie d'exploitation accélérée, mais d'éviter une dépendance durablement asymétrique à des chaînes de valeur contrôlées par un nombre limité d'acteurs étatiques. Dans cette logique, la maîtrise des ressources minérales marines ne constitue pas une fin en soi, mais un instrument de crédibilité stratégique, permettant à l'Europe de se projeter sur le long terme sans se placer sous contrainte extérieure.

Gouverner l'incertitude : l'exemple norvégien

À rebours des stratégies d'exploitation accélérée ou des postures d'abstention, l'exemple norvégien illustre une approche pragmatique, fondée sur la gestion organisée de l'incertitude.

Pays fortement structuré par une économie des ressources, la Norvège a adopté une position intermédiaire : elle a instauré à partir de 2026 une pause nationale temporaire sur l'exploitation minière en grande profondeur, sans pour autant soutenir un moratoire international. Cette décision s'inscrit dans une stratégie cohérente visant à préserver sa capacité d'action tout en encadrant les risques.

Sans avoir engagé d'exploitation ni de présence dans la Zone internationale, la Norvège a construit une politique lisible, fondée sur une montée progressive en connaissance : recherche scientifique priorisée, exploration strictement encadrée, et ouverture d'une décision ultérieure explicitement non automatique. Ce modèle repose sur un principe central : la capacité à décider ne se préserve pas par l'inaction, mais par une action organisée et séquencée. L'absence de décision sur l'exploitation constitue ainsi une posture stratégique assumée, encadrée et réversible.

Dans cette logique, l'incertitude devient un objet de gouvernance. La prudence environnementale demeure exigeante, mais elle s'appuie sur la production de données, la transparence et l'adaptabilité des choix publics.

Parallèlement, la Norvège maintient et développe ses compétences scientifiques, techniques et industrielles en grande profondeur, dans la continuité de son expertise offshore.

Ainsi, l'exemple norvégien ne relève ni d'une logique de renoncement ni d'une stratégie anticipée : il démontre qu'il est possible d'articuler précaution, souveraineté et maintien des options stratégiques. La différence avec la France tient ainsi moins à l'ambition qu'à la cohérence de la méthode.

Connaître et surveiller : la maîtrise de l'information comme condition de la souveraineté

La sortie de l'impasse stratégique française passe d'abord par le renforcement de sa capacité à connaître les fonds marins. La cartographie en constitue le socle.

À l'échelle mondiale, moins d'un tiers des fonds marins est aujourd'hui cartographié à partir de données directes, et seule une part limitée l'est à haute résolution. Or, cette connaissance est essentielle pour localiser les ressources, comprendre les écosystèmes et suivre les activités en profondeur. La cartographie s'impose ainsi comme un instrument de souveraineté.

La France dispose d'atouts majeurs fondés sur la complémentarité de ses acteurs.

La Flotte océanographique française, opérée par l'Ifremer, met en œuvre des capacités d'exploration et d'intervention en grande profondeur, jusqu'à 6 000 mètres (submersible habité Nautilie, AUV et ROV tels que Victor 6000). Ces moyens permettent un accès direct au fond et la production de connaissances fines sur les milieux et les ressources.

En parallèle, le SHOM joue un rôle déterminant dans la cartographie et la maîtrise de la donnée maritime. Il dispose de capacités avancées d'acquisition et de traitement des données bathymétriques, aujourd'hui renforcées par l'intégration de drones de surface autonomes de type DriX, qui permettent d'accélérer la couverture des zones et d'opérer de manière continue.

China's ships surveying the deep-sea for minerals

Between 2021 and 2026, these eight vessels visited deep sea mining areas allocated to Chinese companies by the International Seabed Authority (ISA).



Da Yang Hao
(Ocean)

Research and survey vessel owned by Chinese deep-sea mining company COMRA. In November 2025, it conducted seabed survey activities in the Cook Islands in collaboration with the Cook Islands Seabed Minerals Authority.



Da Yang Yi Hao
(Big Ocean 1)

Originally built in the USSR, this survey and research vessel is owned and operated by COMRA for deep-sea exploration. In 2007, this vessel was instrumental in the discovery of hydrothermal vents in the Southwest Indian Ridge.



Dong Fang Hong 03
(The East Is Red 3)

Seismic vessel owned by the Ministry of Education's Ocean University of China. In 2022 and 2023, it appeared to conduct surveys in and around the reserve area Beijing Pioneer allocated to the International Seabed Authority.



Hai Yang Di Zhi Liu Hao
(Marine Geology No. 6)

Research vessel owned by the Guangzhou Marine Geological Survey, an institution under China's Ministry of Natural Resources. The vessel is used in deep-sea exploration, as well as oil and gas prospecting.



Shen Hai Yi Hao
(Deep Sea No. 1)

Survey and research ship owned by the National Deep Sea Institute that was designed to carry the Jiaolong, China's biggest manned deep-sea submersible. This vessel is primarily involved in deep-sea research, including prospecting for seabed minerals.



Xiang Yang Hong 01
(Facing the Red Sun 01)

Owned by the Ministry of Natural Resources' First Institute of Oceanography, which has described the vessel as China's "most advanced new generation global-level modern integrated scientific investigation vessel."



Xiang Yang Hong 03
(Facing the Red Sun 03)

General survey vessel owned by the Ministry of Natural Resources' Third Institute of Oceanography. It's equipped with electric thrusters that allow it to turn 360° on the spot, ice-breaking capacities and specialized equipment for deep-sea research.



Xiang Yang Hong 06
(Facing the Red Sun 06)

Oceanographic vessel owned by the Ministry of Natural Resources' North China Sea Bureau that is capable of long-endurance surveys. Reports indicate that it deployed underwater gliders during Indian Ocean expeditions.

Sources: Marine Traffic, VesselFinder, Dialogue Earth, First Institute of Oceanography, Lou Robinson/CNN

Figure 17: Maritime Traffic, VesselFinder, Dialogue Earth, First Institute of Oceanography @ Lou Robinson/CNN

Ces capacités sont en outre complétées par la montée en puissance de systèmes autonomes, notamment dans le cadre des moyens de la Marine nationale, contribuant à renforcer l'ensemble du dispositif d'observation et d'action sous-marine.

Toutefois, la maîtrise des fonds marins ne se limite pas à l'exploration ponctuelle. Elle suppose également une capacité de surveillance continue. Le développement d'observatoires sous-marins et de câbles instrumentés intégrant des technologies de détection acoustique distribuée (DAS) permettent désormais d'envisager de transformer les infrastructures en réseaux de capteurs capables de suivre les activités en temps réel.

Connaissance et surveillance deviennent ainsi indissociables : la première permet de comprendre les espaces, la seconde de détecter, suivre et anticiper les usages.

Dans les fonds marins, la souveraineté repose désormais sur cette capacité intégrée à connaître, surveiller et le cas échéant agir.

4. POUR UNE DOCTRINE DE « SOUVERAINETÉ ACTIVE » : RECOMMANDATIONS OPÉRATIONNELLES

La doctrine de « souveraineté active » proposée ici repose sur un principe central : dépasser l'opposition stérile entre exploitation et préservation des ressources marines profondes. L'enjeu n'est pas de trancher prématurément, ni de se priver durablement d'options, mais de préserver les conditions d'un arbitrage souverain, fondé sur une connaissance solide et des capacités effectives.

Cette approche s'inscrit pleinement dans le tournant industriel engagé à l'échelle européenne, à travers le Critical Raw Materials Act, le Net Zero Industry Act ainsi qu'au niveau national avec les politiques de réindustrialisation. Si ces cadres organisent l'aval industriel et sécurisent les chaînes d'approvisionnement, ils laissent toutefois ouverte la question de l'accès aux ressources primaires sur le long terme. En développant une stratégie fondée sur la connaissance, la démonstration technologique et la maîtrise de son plateau continental, la France peut contribuer à combler ce déficit amont, sans préjuger d'une décision d'exploitation.

Dans cette perspective, l'enjeu est de franchir un seuil : passer d'une souveraineté juridique acquise notamment grâce à l'extension du plateau continental via le programme EXTRAPLAC (plus de 730 000 km² supplémentaires) à une souveraineté d'exercice. Faute de doctrine opérationnelle et de présence effective, ce succès risque en effet de demeurer une « souveraineté dormante », vulnérable aux stratégies opportunistes de puissances concurrentes.

Cette approche ne saurait toutefois se limiter aux seules ressources minérales. Les fonds marins constituent également un réservoir de ressources génétiques à haute valeur ajoutée, déjà exploitées dans les domaines de la santé, des biotechnologies et de l'industrie. À la différence des ressources minérales, ces usages sont d'ores et déjà effectifs et reposent sur l'accès, la collecte et la valorisation du vivant.

Dans ce contexte, l'absence de stratégie ne suspend pas l'exploitation : elle conduit à un transfert de valeur vers les acteurs les plus présents. La souveraineté active doit donc s'entendre comme la capacité à connaître, accéder et maîtriser l'ensemble des ressources des fonds marins, qu'elles soient minérales, biologiques et génétiques.

La mise en œuvre d'une souveraineté active implique donc le développement d'une véritable maîtrise des fonds marins (MFM), entendue comme la capacité à connaître, surveiller et agir en grande profondeur. Cette maîtrise constitue désormais une condition indispensable à toute politique crédible, tant pour la protection des ressources que pour celle des infrastructures critiques, dans un environnement stratégique marqué par la montée des rivalités et des usages hybrides.

Ces approches traduisent une évolution importante du débat : la question ne porte plus uniquement sur l'opportunité d'exploiter ou non les grands fonds, mais sur les conditions technologiques permettant d'en maîtriser les impacts. Cette évolution reste toutefois conditionnée à la validation scientifique de ces nouvelles solutions.

Recommandation stratégique : Transformer le plateau continental français en laboratoire de souveraineté par la création de zones de démonstration actives

Briser le paradoxe du moratoire par l'expérimentation maîtrisée

Le soutien de la France à un moratoire sur l'exploitation dans la Zone internationale repose sur une exigence

de prudence scientifique, dans un contexte où les connaissances des grands fonds demeurent très limitées. À titre indicatif, seule une fraction encore marginale des fonds marins serait cartographiée à haute résolution métrique, tandis que la biodiversité profonde ne serait connue qu'à hauteur d'environ 5 %, selon les estimations communément avancées. S'il constitue un signal diplomatique fort en faveur d'un multilatéralisme environnemental, ce moratoire ne doit toutefois pas conduire à une abstention stratégique. À défaut de développer ses propres capacités d'expérimentation et de connaissance, la France risquerait de se marginaliser dans la définition des futurs standards internationaux.

La création de sites de démonstration souverains sur le plateau continental pourrait être la solution pour « tester pour décider ». Ces zones ne seraient pas des sites d'exploitation immédiate, mais des espaces strictement délimités où l'État organise une expérimentation progressive et réversible.

L'objectif est de produire des référentiels scientifiques et techniques robustes (sur la turbidité sédimentaire, la résilience de la faune et l'intérêt économique réel) indispensables pour peser sur le futur Code Minier de 2026 et imposer des normes exigeantes plutôt que de subir celles édictées par d'autres puissances « à la hussarde ».

Cette logique d'expérimentation ne vise pas à précipiter une exploitation, mais à éclairer les arbitrages futurs, dans un contexte où la sobriété, le recyclage et l'optimisation des ressources terrestres doivent rester des priorités structurantes des politiques industrielles.

Certaines innovations technologiques contribuent à reconfigurer le débat en introduisant des approches intermédiaires entre extraction massive et abstention. Le système développé par Impossible Metals repose sur une collecte dite sélective, permettant en théorie de ne prélever qu'une fraction des nodules (de l'ordre de 10 à 30 %), tout en maintenant une viabilité économique. Ce modèle repose sur des véhicules autonomes capables d'identifier les nodules et d'éviter certains obstacles visibles, avec pour objectif de réduire l'intensité des perturbations par rapport aux systèmes de dragage.

Pour autant, cette approche ne supprime pas les impacts environnementaux. Elle reste limitée à la faune visible et entraîne des perturbations sédimentaires locales. En outre, son efficacité n'a pas encore été démontrée à l'échelle industrielle. Ces technologies doivent donc être envisagées comme des outils d'expérimentation, permettant de mieux documenter la relation entre niveau d'extraction, impacts et acceptabilité.

Sans préjuger de leur maturité ni de leur soutenabilité économique, ces approches illustrent l'intérêt stratégique d'une phase intermédiaire, centrée non sur le volume extrait mais sur la capacité à mesurer, limiter et gouverner les impacts. Elles renforcent l'idée qu'une expérimentation strictement encadrée sur le plateau continental pourrait permettre à l'État de structurer la décision publique, d'éprouver des seuils environnementaux et de préserver la réversibilité des choix, sans engager prématurément une trajectoire industrielle.

L'investissement de l'État : la commande publique comme moteur industriel et les limites du PEPR Grands Fonds Marins

La France ne dispose pas d'une filière minière offshore structurée, mais d'un ensemble cohérent de compétences en grande profondeur. Un écosystème d'acteurs est déjà opérationnel sur des segments critiques : Exail, Abyssal, Alcatel Submarine Networks, Nexans ou Orange Marine dans l'exploration, la cartographie et les infrastructures, Naval Group sur les technologies et usages stratégiques de défense. À l'inverse, les acteurs miniers comme Eramet restent positionnés sur le terrestre et n'ont pas engagé de stratégie extractive dans les grands fonds.

Le blocage actuel n'est donc ni technologique ni industriel, mais économique et réglementaire. En l'absence de rentabilité démontrée, de cadre stabilisé et de perspectives de marché crédibles, aucun acteur n'a intérêt à prendre le risque d'investissements lourds dans l'exploitation abyssale.

Dans ce contexte, la structuration de la filière ne peut reposer sur l'initiative privée seule. Elle suppose un engagement clair de l'État, en particulier à travers la commande publique. Comme pour le nucléaire, Airbus ou Ariane, la souveraineté industrielle repose sur un effet d'entraînement initial porté par la puissance publique.

L'enjeu n'est pas de financer une filière extractive, mais de consolider une base technologique et industrielle. Cela passe par la mise en place d'un pôle « fonds marins » structuré autour de projets de démonstration, de capacités d'essai et d'usages opérationnels (cartographie, surveillance, exploration), positionnant l'État en premier client des technologies abyssales. Cet effort doit s'articuler avec les dispositifs existants, en particulier France 2030 (280 M€ sur 2022-2030) et le PEPR Grands Fonds Marins, qui structurent la production de connaissances et le renforcement des capacités (modernisation du Nautil, capteurs, observatoires, planeurs).

Toutefois, ces instruments restent principalement tournés vers la connaissance et l'observation. Ils ne couvrent pas, à ce stade, une logique de démonstration en conditions réelles ni de mise en situation opérationnelle.

Il en résulte un décalage : la France renforce sa capacité à comprendre et à observer sans structurer pleinement sa capacité à décider et à agir. Plus qu'un manque de moyens, la limite du dispositif tient à son positionnement, qui prolonge le paradoxe d'une souveraineté technique sans souveraineté d'exercice.

La nécessaire dualité civile militaire constitutive

La stratégie française sur les fonds marins doit reposer sur une dualité technologique pleinement assumée, conçue dès l'origine comme un principe structurant et non comme une simple mutualisation des moyens.

L'analyse des pratiques internationales, en particulier chinoises, est à cet égard éclairante : les navires de « recherche minière » n'opèreraient qu'environ 6 % de leur temps dans les zones minérales officiellement déclarées, l'essentiel de leurs missions étant consacré à des opérations de cartographie stratégique et de surveillance des infrastructures sous-marines, notamment les câbles de télécommunications. Le décalage souligne la réalité d'usages hybrides, au croisement du scientifique, de l'industriel et du sécuritaire.

Dans ce contexte, chaque mission menée dans les zones de démonstration françaises doit intégrer une double finalité indissociable : produire de la connaissance sur les ressources et les écosystèmes, tout en contribuant à la maîtrise des fonds marins (MFM) par des fonctions de surveillance, de renseignement et de protection des infrastructures critiques.

Les capacités développées (drones sous-marins AUV, ROV, capteurs, systèmes de cartographie) doivent ainsi être pensées comme intrinsèquement duales. Elles doivent permettre simultanément l'acquisition de données scientifiques, la sécurisation des installations sensibles et la détection d'activités suspectes en grande profondeur.

Cette intégration constitue une condition essentielle de la souveraineté d'exercice. Elle garantit la continuité entre exploration, connaissance et sécurité, et permet de répondre efficacement à des stratégies hybrides caractérisées par la discrétion, la présence diffuse et la contestation des espaces maritimes.

Intégrer constitutivement ces capacités militaires dans le développement civil garantit la rentabilité globale de l'investissement public et fait de chaque expédition scientifique un acte de souveraineté d'exercice face aux incursions étrangères dans notre ZEE.

Synergie avec les Majors de l'Énergie et de l'Offshore

Enfin, l'État doit impérativement travailler avec des entreprises telles que TotalEnergies pour développer les infrastructures de demain et capitaliser sur leur retour d'expérience inégalé dans le domaine offshore. Ces acteurs maîtrisent des technologies critiques (systèmes de remontée, ingénierie lourde, robotique télé-opérée) dont la profondeur opérationnelle a doublé tous les cinq ans. Levier industriel majeur, leur implication permettrait d'industrialiser les solutions françaises et de structurer une filière de maintenance et de services robuste, faisant des territoires d'outre-mer de véritables « bases arrière » technologiques.

Concilier la recherche scientifique et les défis technologiques

Les échanges avec les acteurs industriels confirment l'intérêt croissant pour les données scientifiques produites par la France, notamment celles issues des travaux de long terme de l'Ifremer sur la zone contractuelle d'exploration des nodules polymétalliques de Clarion Clipperton.

Cet intérêt, illustré notamment par Impossible Metals, porte sur la caractérisation environnementale et l'évaluation des impacts. Les approches proposées, comme le robot de collecte sélective Eureka, reposent sur une intervention ciblée visant à limiter les perturbations en ne collectant qu'une fraction des nodules. Ces modèles restent toutefois à un stade pré industriel et leur viabilité économique à grande échelle demeure incertaine.

À l'inverse, les sulfures hydrothermaux, sur lesquels la France dispose d'un contrat, relèvent de logiques d'exploitation plus intensives. La nature concentrée de ces gisements implique des techniques d'extraction proches du modèle minier terrestre, dans un environnement toutefois beaucoup plus contraint. Leurs enjeux techniques, économiques et environnementaux sont donc d'une autre nature.

L'enjeu n'est pas de privilégier une technologie unique, mais d'évaluer ces modèles en fonction des gisements.

Cette dynamique soulève une question de souveraineté : l'ouverture des données à des acteurs étrangers expose à un risque de dépendance et de captation de valeur, en l'absence d'une filière nationale structurée. La connaissance doit donc être pensée comme un levier d'influence et d'action stratégique.

5. Conclusion : Retrouver l'audace des grands projets d'État

En définitive, la question n'est pas de choisir entre « protéger » ou « exploiter ». L'enjeu central est celui de la capacité à peser sur la définition des normes futures. À défaut d'agir, d'expérimenter et de structurer sa position, la France s'expose à devoir subir des règles élaborées par d'autres, potentiellement moins exigeantes.

La puissance maritime française ne peut demeurer déclarative. Elle doit redevenir une capacité stratégique pleinement assumée, fondée sur une maîtrise technologique autonome et une responsabilité politique explicite. À l'image des grandes réussites industrielles nationales, la souveraineté ne se décrète pas, elle se construit dans la durée, par l'investissement, le risque et la constance.

Dans les grands fonds, elle ne se mesure plus à l'étendue des droits juridiques, mais à la capacité réelle à les exercer. Elle suppose de pouvoir voir, comprendre et intervenir en profondeur, jusqu'à 6 000 mètres. À défaut, elle s'étiole, laissant de facto l'initiative aux acteurs les plus présents et les mieux équipés.

Dans un contexte marqué par la montée des stratégies hybrides et des logiques de fait accompli, renoncer à investir dans la connaissance, la surveillance et l'expérimentation revient à accepter l'émergence d'un espace sous marin non maîtrisé, au détriment direct des intérêts nationaux.

Il est temps pour la France de transformer son patrimoine dans les fonds marins en un levier effectif de puissance et de rayonnement mondial.



FICHE N°2

Quelle stratégie face au développement des infrastructures critiques sous-marines ?

Les infrastructures sous-marines constituent un pilier essentiel de la souveraineté, de la sécurité et de la résilience économique de la France. Câbles de télécommunication (TLC), gazoducs sous-marins, interconnexions électriques, mais aussi de nouveaux câbles associés à la croissance de l'éolien offshore assurent les flux de communication, de données et d'énergie qui soutiennent l'économie et les capacités de défense.

La dépendance de la France à ces infrastructures suit inexorablement leur développement, en plein essor. La France, par la densité de ses infrastructures se retrouve particulièrement exposée : toute interruption prolongée pourrait avoir un impact massif sur les finances, la continuité d'activité des opérateurs économiques, les services publics et même le quotidien des citoyens, tant et si bien que ces infrastructures sont souvent qualifiées de critiques (i.e. vitales pour le fonctionnement de notre société).

Dans un environnement géopolitique marqué par le retour de la conflictualité entre les États, ces infrastructures sont devenues des cibles stratégiques de première importance. Leur vulnérabilité en fait un vecteur privilégié d'actions hybrides, imposant désormais une gestion de la menace intentionnelle plutôt que celle du risque accidentel, en passant d'une surveillance passive à une posture de défense active.

Dès lors, il convient de s'interroger sur la stratégie nationale vis-à-vis des enjeux de sûreté des infrastructures sous-marines critiques.

Comment l'État peut-il passer d'un modèle de surveillance fragmenté et réactif à une stratégie de sûreté intégrée, capable de détecter, de qualifier et de répondre en temps réel aux menaces sous-marines, en conciliant les impératifs de viabilité industrielle et les exigences de la souveraineté nationale ?

1. Contexte

La question de la protection des infrastructures sous-marines n'est pas nouvelle, mais elle a pris récemment une tout autre ampleur sous l'effet cumulé de l'accroissement de notre dépendance à ces ouvrages et d'un

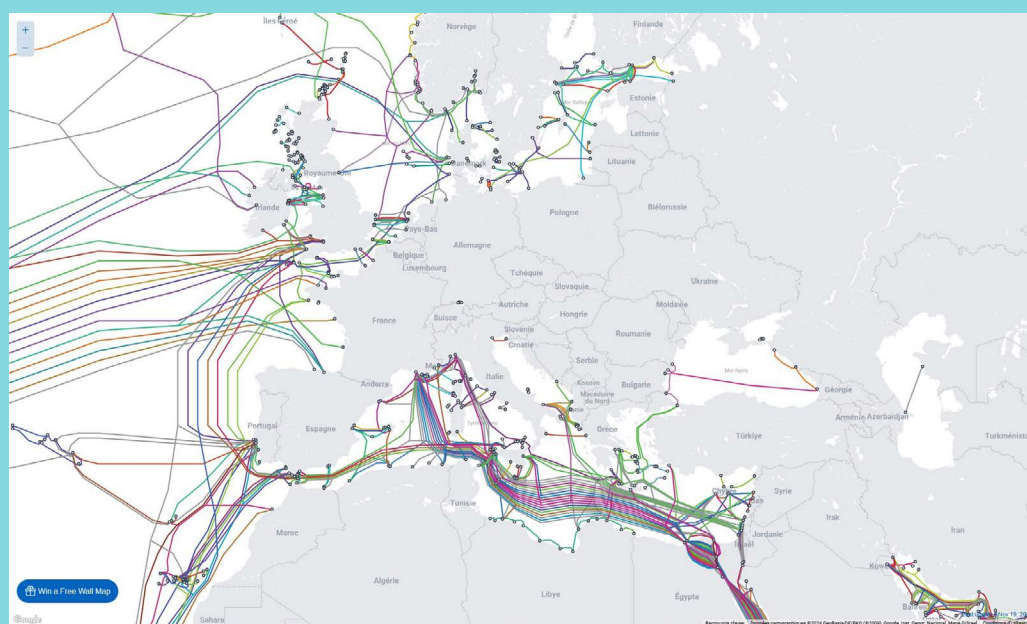


Figure 1 - Les TLC connectant la France (2026)

changement radical du spectre des menaces. Face à cette relative urgence, le constat est celui d'un déséquilibre inquiétant : l'État ne dispose pas des moyens d'exercer sa pleine autorité sur ses espaces sous-marins tandis que la filière industrielle, encore trop fragmentée, ne peut garantir seule la résilience de nos fonctions vitales.

Augmentation massive du nombre d'infrastructures, notamment électriques (EMR) et câbles de télécommunication (TLC)

Aujourd'hui la souveraineté de la France repose en grande partie sur ces ouvrages invisibles, immergés en mer :

- 98 % du trafic internet mondial transite par les câbles TLC
- L'éolien offshore et les interconnexions électriques sont les piliers d'une électrification nécessaire à notre transition énergétique

Si le nombre d'infrastructures sous-marines est d'ores et déjà significatif, il est en rapide augmentation et les projections à moyen terme montrent qu'il aura probablement doublé en 2035 sous l'effet de la demande exponentielle de données numériques (croissance du trafic Internet et des data centers) et l'essor des énergies marines renouvelables (objectif national de 15 GW installés d'ici 2035). Un tel développement rend d'autant plus grande notre dépendance à ces ouvrages à moyen terme.

Accroissement de la menace

Les événements récents démontrent que les infrastructures ne sont plus seulement en proie à des risques accidentels (chalutage, dragage, ancrage, etc.) mais elles sont devenues des leviers de coercition étatique.

Le sabotage des gazoducs Nord Stream (2022) a agi comme un électrochoc mondial, révélant la capacité d'acteurs étatiques à mener dans l'ombre des opérations de destruction sur des actifs stratégiques avec une relative impunité.

En mer Baltique, la multiplication des incidents depuis 2023, souvent présentés comme des «accidents», illustre la stratégie de la «zone grise». En utilisant des vecteurs civils pour des objectifs de déstabilisation, l'agresseur joue de l'ambiguïté pour paralyser toute réponse diplomatique ou militaire immédiate. L'anonymat permet l'agression sans déclaration de conflit.

Des actions déstabilisatrices parfois presque assumées, comme lorsque la Chine teste un engin coupeur de câbles pouvant opérer à près de 3500m4, alors que les atteintes à des câbles dans le détroit de Taïwan se font de plus en plus fréquentes...

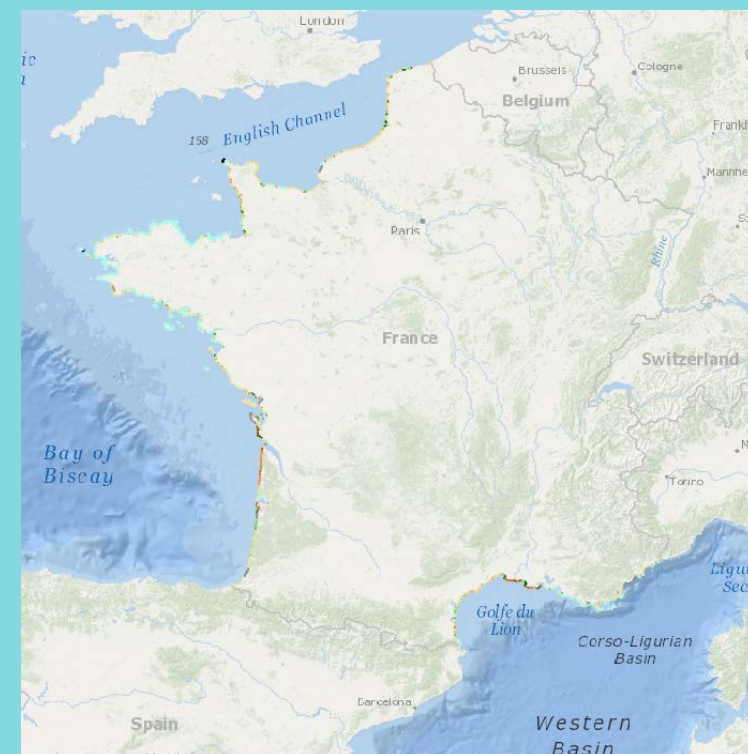


Figure 2- Câbles électriques sous-marins en France en 2026

Ces exemples confirment que les infrastructures sous-marines sont devenues des cibles privilégiées dans une logique d’action hybride : elles permettent de frapper l’économie, de couper l’énergie ou de saturer les réseaux d’information, tout en conservant une dénégaration plausible qui complique radicalement l’attribution et la riposte.

Une souveraineté bridée par le droit

Le cadre juridique actuel, hérité de la Convention de Montego Bay, ne facilite pas l’action souveraine de l’État.

D’une part, en ZEE, le principe de la liberté de navigation et de pose des câbles sous-marins limite drastiquement le pouvoir de police de l’État côtier. Le comportement suspect à l’aplomb d’un ouvrage d’un navire étranger en haute mer ne peut faire l’objet d’aucun moyen de coercition. Sans preuve irréfutable de dommage en cours, toute interception préventive est juridiquement risquée et diplomatiquement sensible, laissant le champ libre à des actions de sabotage sous «dénégaration plausible».

D’autre part, dans les eaux territoriales, la pleine souveraineté de l’État est tempérée par le droit de « passage inoffensif ». Dans cette bande côtière saturée par les activités civiles (pêche, plaisance), toute la difficulté est de caractériser, en temps réel, à quel moment un transit devient «préjudiciable à la paix ou à la sécurité», rendant les actions de sureté politiquement délicates sans preuve d’intention malveillante.

Le droit actuel reste conçu pour la gestion d’accidents civils et non pour la riposte à des stratégies hybrides. L’absence d’une qualification pénale érigeant le sabotage de ces infrastructures en atteinte aux intérêts fondamentaux de la nation confine l’action publique à une posture réactive, là où l’urgence impose une capacité d’intervention dissuasive et anticipée.

Des limites structurelles aux politiques de protection des infrastructures

Les appels d’offres éoliens offshore récents ont confirmé la fragilité de la filière EMR, dont les acteurs ne pourraient pas supporter d’assumer des surcoûts associés à des obligations de sûreté excessives que l’État pourrait être tenté de leur imposer. La gestion des risques de sabotage doit s’inscrire dans un cadre de maîtrise des investissements colossaux que représentent les infrastructures sous-marines.

2. Enjeux

Dans ce contexte, la stratégie française se doit de relever un certain nombre de défis majeurs.

Adopter une stratégie équilibrée et adaptée au niveau du risque réel de chaque ouvrage

Une tentation existe de surenchérir dans la protection, la militarisation ou la surqualification de toutes les infrastructures sous-marines. Cette approche est pourtant vaine.

D’abord, la surveillance et la sécurisation permanente de centaines de kilomètres de câbles représentent un investissement considérable, que personne ne saurait supporter. Ainsi, l’industrie française de l’éolien offshore, encore fragile, ne pourrait pas absorber, seule, le coût d’équipements ou d’appareillages sophistiqués sans risquer d’entraver son développement. Une régulation trop coercitive, ou une surtransposition de normes, aurait même pour effet inverse de freiner l’innovation, la rentabilité et la souveraineté industrielle.

Ensuite, il est impossible de prévenir tous les risques auxquels sont exposés ces ouvrages, et d’empêcher un acteur déterminé d’atteindre son objectif. La stratégie doit être alors d’accepter et d’intégrer une forme de risque irréductible et de concentrer les efforts sur des actions pragmatiques pour les ouvrages les plus critiques.

Assurer une protection proportionnée aux risques réels

Toutes les installations ne se valent pas en termes de conséquences stratégiques en cas d’attaque ou de défaillance.

Type d'infrastructure	Vulnérabilité	Redondance	Impact potentiel	Criticité
Câbles TLC océaniques	Faible	Très forte	Effets limités	Moyenne
Câbles TLC régionaux	Élevée	Variable	Impact régional notable	Moyenne / élevée
Câbles électriques inter-éoliennes (IAC)	Faible à modérée	Forte	Impact mineur	Faible
Câbles électriques d'export EMR	Modérée	Limitée	Perte d'un parc éolien	Moyenne
Interconnexions électriques	Modérée	Peu d'alternatives	Impact réseau majeur	Élevée
Gazoducs sous-marins	Élevée	Très faible	Impact énergétique majeur	Très élevée

Figure 3 - Analyse globale de la criticité des infrastructures sous-marines

Le maillage des TLC offre, grâce à la redondance, une résilience importante à laquelle vient s’ajouter une grande efficacité des moyens de réparation. Les risques associés aux câbles inter-éoliennes peuvent également être minimisés, puisque chaque câble n’est finalement associé qu’à une puissance de quelques MW, insignifiante au niveau d’un réseau électrique national. Si la perte d’un câble export peut faire perdre la totalité de la capacité d’un parc éolien, la puissance associée (500MW pour les parcs actuellement installés) n’est pas suffisante pour faire tomber le réseau électrique, pouvant supporter une perte au moins six fois supérieure. Enfin, les dimensions du réseau électrique français (155,5 GW de puissance installée) le rendent résilient à la perte d’une interconnexion sous-marine (1 GW environ).

Dans cette perspective, la stratégie de surveillance et de protection des ouvrages se doit d’être mesurée et graduée en fonction de la réelle criticité des ouvrages.

Il s’agit alors de mener des analyses de risques permettant de prioriser les actions, d’identifier les points de vulnérabilité majeurs et de concentrer les moyens sur les ouvrages – voire des sections d’ouvrages (e.g. atterrissage/atterrage) pertinents.

Détecter en amont les menaces

Si la résilience du réseau de télécommunications est garantie principalement par la redondance des câbles TLC sous-marins et les délais de réparation faibles (~1 semaine), la situation pour les câbles d’export EMR ou des interconnexions électriques est bien différente (pas ou peu de redondance, délais de réparation d’environ 4 à 5 mois). Il est donc important de maximiser la prévention, en détectant le plus possible les menaces en amont.

Définir clairement les responsabilités des acteurs

Les pratiques actuelles sont hétérogènes. L’absence de doctrine commune crée des zones grises entre opérateurs, autorités maritimes, administrations de sécurité et industriels. Une répartition claire des rôles est nécessaire pour garantir une réaction efficace.

Renforcer la capacité de réponse rapide (levée de doute, réparation)

Des leviers de performances doivent être trouvés pour rendre plus faciles – ou même faisables - les opérations de levée de doute en cas d’alerte d’une part, et réduire drastiquement les coûts et les délais de réparation des ouvrages électriques critiques.

Rendre possible les actions de représailles, et donc la dissuasion

Sans capacité de levée de doute immédiate et d'imagerie probante, la capacité de l'état est souvent réduite à néant. L'enjeu est donc de disposer de solutions pour désigner l'auteur d'un acte malveillant pour permettre une réponse de l'état, qu'elle soit judiciaire ou diplomatique.

Rechercher les synergies nationales

La France dispose d'atouts majeurs dans les domaines des drones sous-marins, de la surveillance radiofréquence et de la détection acoustique. Une stratégie nationale peut structurer une fil  re souveraine.

3. Recommandations

Pour répondre à ces enjeux, la stratégie nationale devra reposer sur une veille renforcée, une anticipation pragmatique des risques et une mobilisation de tous les acteurs de la fil  re autour d'une ambition commune de souveraineté. Cette stratégie doit être portée par un état capable d'assumer des choix forts et structurants pour la fil  re, mais toujours à l'écoute des parties prenantes.

Recommandation Principale

Un cadre de pilotage unique sous l'autorité du Secrétariat général de la Défense et de la Sécurité nationale (SGDSN) pour passer d'une surveillance passive à une capacité de détection et de réponse coordonnée

Chargée du maintien de la continuité de l'action gouvernementale en toute circonstance ainsi que de la protection et de la sécurité de l'Etat, le SGDSN a aussi pour mission d'animer les politiques interministérielles de prévention et de protection face aux risques et menaces susceptibles de mettre en danger les infrastructures vitales du pays ou la continuité de la vie sur le territoire.

Sa position auprès du Premier ministre, sa capacité d'arbitrage entre administrations et son interface opérationnelle avec les autorités maritimes en font l'autorité, avec l'appui du secrétaire général de la mer, pour piloter une stratégie nationale de s  uret   des infrastructures sous marines, en fédérant opérateurs, services de l'état et industriels autour d'exigences harmonisées et d'une organisation opérationnelle unique.

La stratégie reposerait sur quatre piliers structurants :

1. Gouvernance nationale unifiée entre état, opérateurs et industrie

Le SGDSN devient l'instance de coordination permanente entre l'état, les opérateurs d'infrastructures et l'industrie. Cette gouvernance fixe le cadre stratégique, assure la cohérence des actions et garantit l'échange de données entre acteurs publics et privés.

2. Classification nationale de la criticité pour prioriser les moyens

Le SGDSN mène auprès des différents acteurs une concertation afin d'établir une vision précise des risques et des actions à mettre en œuvre. Les infrastructures sont ainsi analysées et classées selon leur importance stratégique, leur exposition et leur vulnérabilité. Cette hiérarchisation permet de concentrer les moyens sur les points réellement sensibles en évitant des mesures excessives.

3. Exigences de s  uret   harmonisées et proportionnées imposées aux opérateurs

Sur la base de cette catégorisation, un socle d'obligations est établi pour les opérateurs : surveillance continue des zones sensibles, détection automatisée, capacités de levée de doute, etc. Ces exigences sont graduées et proportionnées au risque réel pour rester acceptables économiquement.

4. Organisation opérationnelle unique

Les rôles de chacun à opérateurs, autorités maritimes, services de renseignement, prestataires à sont définis pour chaque type de situation, de l'anomalie mineure à l'  v  nement hostile. En particulier :

- le CRPC (Centre Réceptionnaire et de Programmation des Câbles) est positionné comme la «tour de contrôle» régalienne, centralisant les alertes des opérateurs pour qualifier la menace.
- la levée de doute rapide est confiée à un GIE d'opérateurs de services, mutualisant des drones de conception française pour le compte des industriels.

Cette organisation rend possible une réaction coordonnée, rapide et adaptée, tout en renforçant la résilience globale du système.

Cette stratégie se justifie par les bénéfices attendus suivants :

- Cohérence nationale et protection adaptée à la criticité réelle des ouvrages.
- Réduction drastique des délais de détection et de levée de doute.
- Renforcement de la souveraineté par l'utilisation d'une fil  re industrielle nationale (drones, DAS)

En termes de ressources nécessaires, certains chiffres peuvent être avancés (ordres de grandeur) :

- Systèmes de surveillance AIS : ~10 k  /ouvrage
- Systèmes DAS (acquisition et analyse) : ~5 M  /ouvrage (disposant de FO)
- Drones sous-marins d'inspection mutualisés : ~5 M  /façade maritime

En termes d'échéances, il apparait nécessaire d'implémenter cette stratégie au plus tôt, au regard du contexte géopolitique, mais aussi afin de pouvoir intégrer les exigences dans le design des futures infrastructures EMR (les projets de la PPE2 sont actuellement en phase critique pour la finalisation de la conception).

Sous-recommandation #1 : Surveillance des zones sensibles par les opérateurs

Le SGDSN (ou le SC Mer suivant les relations mises en place) pourrait responsabiliser les opérateurs en imposant une surveillance active des zones les plus sensibles avec un dispositif d'alerte systématique vers le CRPC.

Cette surveillance pourrait s'appuyer sur la complémentarité de différentes technologies, comme :

- La collecte et analyse comportementale des signaux AIS pour identifier les navires adoptant un comportement suspect dans la zone (stagnation prolongée, trajectoires erratiques). Déjà largement mis en œuvre par les opérateurs, au moins sur des périodes spécifiques (e.g. phase d'installation) et pour un scope donné (e.g. navires du chantier), ce type de surveillance peut par ailleurs être confié à des prestataires et les coûts associés sont minimes (i.e. quelques milliers d'euros par an).
- La détection acoustique (systèmes DAS) qui consiste à utiliser des fibres optiques intégrées aux câbles pour détecter, caractériser et géolocaliser les bruits et vibrations mécaniques suspects tout au long des tracés.
- La collecte de renseignements grâce à des satellites capables de détecter et de caractériser un bateau selon les émissions électromagnétiques de ses systèmes électroniques embarqués. La société française Unseenlabs propose ce type de service grâce à ses nanosatellites. Ces données peuvent être particulièrement utiles pour confondre un navire suspect non coopératif (système AIS coupé).

Le dispositif de surveillance des opérateurs est complété par le rôle central du CRPC :

- Réception des alertes : toute anomalie détectée par un système de surveillance est transmise au CRPC.
- Qualification : le CRPC procède au recoupement de ces informations avec les moyens propres de l'état (radars côtiers, renseignement) pour confirmer la nature de la menace (incident de pêche vs action hostile).
- Réponse opérationnelle : une fois la menace qualifiée, le CRPC alerte l'officier de permanence opérationnelle de la Préfecture Maritime, compétente pour engager l'Action de l'état en Mer (AEM) et coordonner les acteurs et les moyens.

Note :    terme, la centralisation au niveau du CRPC des données DAS de l'ensemble des opérateurs permettrait de constituer un véritable réseau national d'écoute sous-marine. Ce dispositif global offrirait une vision exhaustive du bruit sous-marin, utilisable tant pour la recherche que pour la s  uret   nationale.

Sous-recommandation #2 : Création d'une capacité nationale mutualisée de drones sous-marins permettant l'intervention rapide en cas de suspicion d'anomalie ou de sabotage.

La détection d'une anomalie par le CRPC n'a de valeur que si elle est suivie d'une levée de doute visuelle immédiate. L'  tat pourrait donc exiger des opérateurs de certaines infrastructures qu'ils soient en capacité à effectuer une levée de doute en cas de suspicion de sabotage (ce que l'état n'a raisonnablement pas les moyens de faire), par l'utilisation de drones.

Afin de rendre cette responsabilité acceptable, et plutôt que d'imposer à chaque parc éolien ou gestionnaire de câbles l'acquisition et la maintenance de ses propres drones, l'état pourrait favoriser l'émergence d'un Groupement d'Intérêt   conomique (GIE) capable de proposer des contrats de service aux opérateurs consistant à la mise à disposition rapide de drones sous-marins - de conception française ! - pour des actions ponctuelles, à l'image des contrats de maintenance TLC.

Ce GIE réunirait les bénéficiaires (RTE, EDF Renouvelables, Orange Marine, etc.) et des sociétés de services maritimes expertes (EXAIL, THALES, ALSEAMAR). Il assurerait l'exploitation opérationnelle des systèmes, le maintien en condition opérationnelle (MCO) et la gestion des pilotes. Les industriels paieraient un abonnement au service, transformant un investissement lourd (CAPEX) en coûts de fonctionnement partagés (OPEX), via un modèle «Drone-as-a-Service» (DaaS).

Le GIE pourrait opérer une flotte de drones de conception nationale (type Exail DriX ou A18, ou Magellan de Couach) pré-positionnés dans les ports stratégiques de chaque façade maritime.

Au travers d'un contrat de service (SLA) il serait engagé sur un temps de réponse garanti (e.g. appareillage sous 4h après l'alerte du CRPC).

Pour rentabiliser le dispositif, les interventions ponctuelles pourraient, par ailleurs, dépasser à terme le cadre de la sûreté et couvrir certains besoins en maintenance préventive (inspection des structures éoliennes, surveillance des câbles dynamiques, etc.).

Sous-recommandation #3 : Faire évoluer le cadre juridique pour autoriser l'action en mer

L'objectif est de lever les verrous du droit de la mer pour permettre une intervention préventive et protéger juridiquement les infrastructures et doter l'État de leviers juridiques clairs pour passer de la surveillance à l'interception.

Le SG Mer, pourrait, de son côté, porter une initiative visant à sanctuariser les abords des infrastructures critiques en définissant des périmètres de précaution où toute arrêt ou activité sous-marine non déclarée serait considérée comme suspecte, autorisant une enquête de pavillon ou une visite par les autorités françaises. Bien évidemment, il conviendrait de distinguer le statut juridique de la mer territoriale de celui de la haute mer (dont fait partie la ZEE au titre de la navigation).

Par ailleurs, les infrastructures les plus critiques devraient être classées comme des actifs touchant aux intérêts fondamentaux de la Nation ce qui permettrait d'engager plus précocement les services de renseignement et de justifier des mesures d'interception avant même qu'un dommage ne soit constaté.

Au niveau international, la France devrait promouvoir un statut d'Infrastructure Sous-Marine Critique offrant des droits de protection étendus similaires à ceux des plateformes pétrolières, adaptés aux infrastructures linéaires (i.e. limités aux zones sensibles) et faire reconnaître juridiquement les données collectées par le CRPC comme preuves recevables pour l'attribution d'actes de malveillance et l'engagement de poursuites.

Sous-recommandation #4 : Imposer la standardisation industrielle pour garantir la résilience

La résilience des infrastructures, notamment pour l'éolien offshore (EMR) et les interconnexions, est aujourd'hui entravée par l'absence d'interopérabilité des équipements. Le «verrouillage propriétaire» des jonctions et des câbles par les fabricants (Prysmian, Nexans, NKT) rend toute mutualisation de secours impossible.

Si les exploitants de câbles électriques doivent s'associer (e.g. au niveau de la CIGRE et de l'ENTSOE) pour pousser les constructeurs à adopter un standard commun pour le design des jonctions de réparation utilisées en mer, l'État devrait également utiliser son levier de donneur d'ordre pour transformer le marché. Le SG Mer, en lien avec la DGEC et RTE, pourrait intégrer des exigences de standardisation dans les futurs cahiers des charges, afin d'imposer aux constructeurs de fournir ou d'accepter des designs de jonctions de réparation «universelles» permettant à un tiers certifié d'intervenir sur un câble sans l'outillage exclusif du fabricant initial.

Le gain sur les délais de réparation serait très significatif, car pour des raisons d'expertise et de compatibilité, il est nécessaire aujourd'hui d'avoir recours à du matériel et des jointeurs du câblage ayant réalisé la fabrication du câble endommagé, ce qui pose une contrainte importante sur la disponibilité des moyens et des ressources.

Une fois la barrière technique levée par la standardisation, la France doit porter au niveau Européen la création d'un «pool» de résilience :

- Mutualisation des navires câblés : Assurer la disponibilité prioritaire de navires de maintenance pour les infrastructures critiques européennes, indépendamment des contrats commerciaux privés.
- Stocks de secours partagés : Constituer des réserves de câbles et de jonctions standardisés sur le sol européen, finançables par un mécanisme de solidarité entre gestionnaires de réseaux.

CONCLUSION

La protection des infrastructures sous-marines critiques est devenue un impératif de sécurité nationale.

La stratégie proposée ne vise pas une surveillance exhaustive et illusoire de l'immensité de notre domaine maritime. Elle repose sur une approche pragmatique, ciblée et mutualisée.

La mise en œuvre de cette stratégie représente un investissement dont le coût doit être vu comme une prime d'assurance. Face au risque de paralysie systémique – qu'elle soit énergétique ou numérique – le coût de l'inaction serait disproportionné.

FICHE N°3
Quel premier bilan faire deux ans après le rapport sur la flotte stratégique ?

Caractéristiques de la flotte de commerce française

La flotte de commerce sous pavillon français compte, à ce jour, 425 navires d'une jauge brute de plus de 100 (en UMS). Cette flotte est répartie entre les différents registres d'immatriculation du pavillon national (Métropole, DOM, RIF, Polynésie française, Nouvelle Calédonie, Wallis et Futuna, TAAF). Les 192 navires dédiés au transport totalisent plus de 7,4 millions de jauge brute (en UMS) et leur capacité d'emport est de plus de 7,8 millions de tonnes de port en lourd (tpl). Les 233 navires dédiés aux services de plus de 100 UMS totalisent 378 522 UMS.

La flotte de commerce française est composée de navires très divers : pétroliers (brut, produits raffinés), gaziers (CNL, GPL), porte-conteneurs, cargos, rouliers et transbordeurs (Roro, Ropax), paquebots, vedettes à passagers, câblés, navires océanographiques, navires offshore (A, navires d'assistance et de transport de personnel...), dragues, remorqueurs (portuaires et de haute mer), bateaux-pilotes.

Cette diversité repose sur des armateurs nationaux très actifs qui peuvent être de véritables leaders mondiaux sur leurs segments respectifs (CMA-CGM pour le transport de conteneurs, Bourbon dans l'offshore) ou des groupes aux activités multiples (Groupe Louis Dreyfus Armateurs dans la pose de câbles sous-marins, le transport d'Airbus, les parcs éoliens). Ce sont également des armateurs très spécialisés (Maritime Nantaise, Jifmar Offshore...) ou plus traditionnels (Brittany Ferries dans le transport de passagers...) voire novateurs sur un créneau ancien (Ponant et des croisières de l'extrême...).

L'âge moyen de la flotte de transport française est de 8,6 ans au 1er janvier 2022. Par comparaison, l'âge de la flotte mondiale de transport est estimé à 15,5 ans.¹

Genèse et recommandations du rapport

A l'automne 2017, paraissait un décret visant à la constitution d'une flotte stratégique française, en application de la loi sur l'économie bleue du 20 juin 2016.

La flotte stratégique française, concept défini par la loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016 dans son article 58, comprend les navires battant pavillon français capables d'assurer en temps de crise :

- La sécurité des approvisionnements de toute nature ;
- Les moyens de communication, services et travaux maritimes indispensables ;
- Le complément des moyens des forces armées.

La flotte stratégique vise à renforcer :

- La souveraineté et l'indépendance économique de la France ;
- La résilience des approvisionnements nationaux, notamment par voie maritime (80% des approvisionnements) ;
- La complémentarité entre la marine de guerre et la marine de commerce.

Cependant, près de dix ans après avoir été inscrit dans le décret n°2017-850 du code de la Défense de 2017, et figurant parmi les engagements de la loi sur l'économie bleue portée par le député Arnaud Leroy en 2016 et à laquelle les acteurs du secteur se réfèrent, la flotte stratégique n'avait toujours pas de réalité.

Entre-temps, le monde a subi des bouleversements géopolitiques. La violence des rapports internationaux a révélé l'urgence pour un État de disposer d'une flotte de navires indispensables pour assurer la sécurité des approvisionnements ou exercer une fonction cardinale dans des « secteurs considérés comme stratégiques », en complément des moyens des forces armées.

En mars 2023, le Premier ministre constatant que « le dispositif n'a jamais abouti » et « qu'il n'a jamais défini les droits et devoirs des armateurs ni de l'Etat » mandate Yannick Chenevard, député du Var et rapporteur du budget de la Marine, pour réévaluer le dispositif de flotte stratégique.

Son rapport parlementaire, remis en septembre 2023, a abouti à des recommandations qui s'articulent autour de sept axes :

- Passer d'une logique centrée sur les navires à une logique d'adaptation au contexte stratégique ;
- Maintenir, augmenter et accompagner le renouvellement de la flotte civile ;
- Éprouver l'activation de la flotte stratégique ;
- Proposer trois degrés de formation aux officiers de la marine marchande ;
- Favoriser l'emploi à la mer de compétences stratégiques ;
- Définir une doctrine pragmatique partagée entre tous les acteurs ;
- Rechercher une articulation du dispositif avec les mécanismes européens ;

Ces recommandations pourraient être résumées et simplifiées en deux impératifs :

- Conserver des navires sous pavillon français ;
- Avoir à bord des marins de nationalité française.

Parmi les préconisations de son rapport rendu public en 2023, le parlementaire avait suggéré la désignation d'une structure interministérielle qui soit capable d'avoir une vision générale et de « porter une unicité de commandement et d'action ». Le Premier ministre a confié au secrétariat général de la mer (SG Mer) la coordination des travaux et la mise en œuvre de l'ensemble des prescriptions.

La conférence nationale maritime (CNM prévue par l'arrêté n°95-1232 du 22 novembre 1995) a été réunie le 4 avril 2024 sous l'égide du SG Mer, dans un format élargi et avec pour objectif de mettre en œuvre les recommandations du rapport parlementaire précité.

Deux autres CNM se sont tenues depuis :

- Le 14 novembre 2024 : un groupe de travail spécifique est créé au sein de la CNM. Celui-ci associe les directions générales d'administration et les états-majors concernés sous la direction du SG Mer : SGDSN, MINARM (EMA, EMM, DAJ, CSOA), DGAMPA, DGOM, DGITM, DGSCGC, DGE, DGRI, MPTD (DAJ).
- En avril 2025 : constat est établi que 64 % des recommandations sont en cours de réalisation dans le calendrier imparti.
- La CMN suivante était envisagée en mai 2026 mais sa date n'a pas encore été définie.

Les travaux en cours dans les ministères visent à inventorier les besoins de l'État en la matière. Une série de consultations au sein du monde maritime a été menée, dans les administrations, mais également auprès des filières. Cet état des lieux a fait l'objet d'une réunion le 4 mars 2025, impliquant les administrations des six ministères concernés. Et l'analyse des besoins a déjà permis d'identifier une vingtaine de situations de crise pouvant nécessiter le recours à des navires de commerce.

Des échanges intéressants ont également eu lieu à l'ENSM (Ecole Nationale Supérieure Maritime) le 6 mars 2025 dans le cadre d'une journée initiée par Jeune Marine avec Armateurs de France, le Cluster maritime français, la Compagnie maritime nantaise, CMB.Tech, SeaOwl, le SG Mer, la DGAMPA...

Un enjeu de souveraineté et de résilience...

La France est un pays océanique fort du deuxième espace maritime mondial et avec des territoires sur tous les océans du monde. Dans une économie très mondialisée et avec des territoires outremer très dépendants des liaisons maritimes, la flotte stratégique revêt une importance majeure. Ainsi, ce sont 350 millions de tonnes de produits qui sont importées chaque année par la France, notamment dans les Outre-mer et la Corse où l'écrasante majorité du commerce extérieur se fait par voie maritime. Ce commerce concentre à la fois les ressources énergétiques et les hydrocarbures à vocation de production d'énergie, des matières premières nécessaires aux différents secteurs industriels, et des produits agroalimentaires, tous à forte valeur stratégique. Si l'on considère que le volume d'importation représente 88% du trafic maritime français, il est évident que la France est fortement dépendante des flux commerciaux issus du monde entier.

Assurer ce commerce, c'est donc assurer la souveraineté de la France face aux tensions géopolitiques contemporaines en renforçant sa capacité à protéger ses approvisionnements en énergie, matières premières, denrées et matériels critiques. C'est également assurer la résilience du pays en cas de crise majeure et de guerre grâce à la capacité de la marine marchande à appuyer l'Etat.

Nécessitant de concentrer l'action sur des secteurs clés...

Cependant, compléter les moyens des forces armées pour assurer la sécurité des approvisionnements de toutes natures, est budgétairement et industriellement trop ambitieux pour être concrètement mis en place.

Pour pallier cette incapacité, il est donc indispensable de désigner les secteurs stratégiques qui sont essentiels à la survie ou à la continuité de la Nation dans le cadre d'une crise.

La flotte de transport : le domaine des approvisionnements énergétiques est le premier secteur stratégique du pays. Les flottes pétrolières et gazières, ainsi que les transports de minerais sont indispensables au fonctionnement du pays. Les approvisionnements énergétiques sont aussi essentiels au fonctionnement du commerce maritime lui-même. Les minerais rares sont la base de nos industries, notamment les industries reconnues comme stratégiques comme l'aéronautique, l'industrie militaire, et bien sûr, l'industrie maritime. L'offre et la demande pouvant connaître de fortes fluctuations liées à la crise, il s'agit de définir des volumes de navires nécessaires plutôt que des navires en particulier. En outre, citer nommément des navires reviendrait à leur accrocher une cible dans le dos en cas de conflit.

La flotte de service maritime : La France dispose de la plus grande flotte de navires câbliers du monde, ce qui, à l'ère de la numérisation, représente un avantage géopolitique et stratégique certain. En effet, 98% du transport de données transitent par des câbles sous-marins, qui relient l'ensemble des continents, et représentent 1,2 millions de kilomètres tout autour du globe. Il est donc vital d'assurer le maintien et l'entretien de notre flotte de câbliers afin de pouvoir rétablir très rapidement les fonctionnements de nos communications en cas de conflits, et le reste du temps de pouvoir les surveiller.

Flotte de Soutien aux armées : Il est essentiel de considérer la question du besoin opérationnel et de la logistique des armées en parallèle de la notion d'approvisionnement. De fait, les fortes mobilisations de nos armées peuvent être soutenues par différentes voies, la contractualisation et plus rarement la réquisition via le dispositif TRAMIN défini par les articles L. 2213-5 à L. 2213-8 du code de la défense.

Et de mettre en place une politique multisectorielle d'accompagnement.

Outre les moyens, le rapport du député Chenevard a mis en évidence le besoin :

- D'une gouvernance et de cadres juridique et institutionnel pour coordonner l'administration, les armateurs et la marine national.
- D'un accroissement du vivier de compétence et de rapprochement entre marine nationale et marine marchande par des formations adaptées et des exercices communs.
- D'industrialisation et de réindustrialisation maritime française et européenne par la dynamisation des chantiers navals, le soutien à la construction et à l'entretien des navires dans un contexte de concurrence internationale et de pression économique.
- De réforme de l'organisation portuaire pour adopter une véritable approche globale sur les capacités à décharger, sécuriser, transporter vers l'Interland, assurer la résilience cyber.
- Définir une politique maritime ambitieuse définissant les filières véritablement stratégiques et leur assurant un soutien efficace, plutôt que de tenir des listes de navires.

Un rapport qui a permis des avancées très significatives

À l'issue de la CNM n°3 d'avril 2025, le député Chevenard estimait que 64 % des recommandations de son rapport étaient en cours de réalisation dans le calendrier imparti dont 15,4 % étaient effectivement réalisées.

Ainsi pour la gouvernance, un pilote a été désigné, le SG Mer. Il a réuni la CNM, mis en place les groupes de travail associés et assure le suivi et pilotage des actions.

Sur le plan juridique, l'article L.1335-4 du code de la défense (créé par l'article 47 de la loi n°2023-703 du 1er aout 2023 relative à la loi de programmation militaire pour les années 2024 à 2030) précise que « Les navires battant pavillon français peuvent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communications, des services et des travaux maritimes indispensables ainsi que de compléter les moyens des forces armées ».

Le décret n°2024-732 du 5 juillet 2024 relatif à la flotte stratégique pris pour l'application de l'article 47 de la loi de Programmation Militaire (LPM) 2024-2030 précise que la flotte à caractère stratégique instituée au titre de l'article L. 1335-4 du code de la défense comprend, dans le détail :

1. Les navires et emplois y afférents susceptibles d'assurer, dans une logique de filières stratégiques et aux fins de préserver l'intégrité de celles-ci, la sécurité et la continuité :
- a) Des approvisionnements industriels, énergétiques et alimentaires du territoire métropolitain et des collectivités d'outre-mer ;
 - b) Des transports opérant dans le cadre d'une délégation de service public ;
 - c) Des services portuaires et des travaux maritimes d'accès portuaire ;
 - d) De l'intervention et de l'assistance en mer des navires en difficulté ;
 - e) Des communications par câbles sous-marins ;
 - f) De la recherche océanographique ;
 - g) Des travaux de production énergétique et d'extraction en mer ;

2. Les navires et emplois y afférents répondant, en temps de crise, aux besoins de l'État en matière de transport, de ravitaillement, de services ou de travaux.

La nouvelle revue nationale stratégique 2025 (RNS) indique dans son point 541 : « Enfin dans la prolongation des travaux relatifs à la réévaluation du dispositif de flotte stratégique, il s'agira, dès 2026, de travailler à l'établissement d'une liste de navires pouvant être réquisitionnés et de tirer tous les bénéfices de la « conteneurisation » de capacités (médicales, renseignement, etc.) ».

Dans le domaine de la formation, des formations spécifiques assurées par l'École nationale supérieure maritime pour préparer des équipages civils à des missions stratégiques ont été mise en place. Enfin des exercices de préparation à la gestion de crise et à la défense maritime du territoire, sont conduits par la marine nationale et la marine marchande.

Garantir la résilience de ses approvisionnements en cas de crise passe pour la France par une maîtrise souveraine des outils, voies et ressources maritimes.

Si seulement 10 % des recommandations du rapport du député Yannick Chenevard ne sont, à ce jour, pas encore mises en œuvre montrant un progrès certain. Deux des recommandations pourraient être traitées de façon prioritaire :

- La recommandation R5.4 relative à la mise en œuvre d'une réserve spécifique des administrateurs des affaires maritimes ;
- La recommandation R7.2 appelant à l'élaboration d'un plan global européen de soutien à la construction navale, afin de garantir l'autonomie stratégique du secteur.

FICHE N°4

Une stratégie du yachting pour la France

1. CONTEXTE

Le yachting est une industrie jeune comparée aux autres branches du maritime. Elle est encore en phase de consolidation et de professionnalisation mais génère pourtant déjà une activité économique importante en particulier dans les régions méditerranéennes. La France occupe une position particulière et historique dans cette industrie et, si elle dispose de tous les atouts pour en tirer profit, elle fait aujourd'hui face à une compétition sévère qui nécessite d'adopter une stratégie plus coordonnée. L'objet de ce document est de mettre en avant les forces et les faiblesses de notre approche du yachting en France et de proposer aux parties prenantes une stratégie qui s'appuie au maximum sur des moyens existants et rapides à mettre en œuvre, alignés sur des objectifs sociaux et environnementaux et dont le retour sur investissement pour notre économie, notre industrie et notre souveraineté soient quantifiables.

Cadre général

Description du sujet

Le yachting (ou « grande plaisance ») désigne l'activité des yachts de luxe en croisière privative, rarement plus de 12 passagers, sur des navires de plus de 20 mètres armés par des équipages professionnels. Il se distingue de la plaisance privée (unités plus petites, non professionnelles) et de la croisière de luxe (plusieurs centaines de passagers, vendue à la cabine).

C'est une activité phare du tourisme haut de gamme et un moteur du maritime français. La France a longtemps été leader, tant en destination qu'en soutien industriel, les deux dimensions qui caractérisent le yachting. Mais sa position s'érode depuis 20 ans, faute de vision stratégique et d'implication politique. Ce document vise à proposer une stratégie de maintien puis de relance de cette activité, dont les bénéfices partagés s'inscrivent dans une vision plus large de la France maritime.

Quelques chiffres : flotte mondiale d'environ 15 000 unités de plus de 20 m ; +300 constructions neuves par an ; 70 % de la flotte mondiale des grands yachts passe par la Méditerranée occidentale chaque année et 20%, environ, vont débiter leurs opérations commerciales en France ; 10 000 marins sont sur des yachts basés en France et 15 000 personnes sont employées à terre ; retombées nationales estimées à plus de 2 milliards d'euros.

Contexte historique

Le yachting émerge comme branche à part entière dans les années 1970, dans deux régions, la Méditerranée et les Antilles/Caraïbes. Les îles de St Martin et de St Barthélemy sont très vite devenues des zones de concentration de tous ces navires pendant l'hiver. La Riviera française, au cœur du triangle d'or Saint-Tropez-Portofino-Sardaigne, est le berceau du yachting moderne. Côte accueillante, offre haut de gamme, gastronomie et culture du luxe ont nourri sa croissance. Dans les années 90, les acteurs locaux ont structuré une infrastructure de réparation navale ("refit") et de sous-traitants, contribuant à la relance de sites emblématiques comme les chantiers navals de La Ciotat.

Au niveau mondial, la croissance est forte et résiliente depuis 2000 : le nombre d'unités a triplé et leur taille augmente aussi notablement. Un yacht de 90 m, exceptionnel à l'époque, ne fait plus partie du top 100 en 2025, alors que dix yachts de plus de 100 mètres sont sortis des chantiers de construction cette année. L'industrie suit la progression d'une population à très fort pouvoir d'achat. Elle est née en marge et en autonomie, davantage portée par les contextes locaux et les investissements privés que par une stratégie publique.

En apparence, la France dispose de tous les atouts pour dominer le yachting. Cette position doit pouvoir bénéficier à ses ports et à ses chantiers, à ses destinations et même à son pavillon ; le pavillon RIF, dont les 180 yachts constituent un tiers de sa flotte commerciale.

Situation actuelle : le décrochage français

Malgré cela, l'émergence d'une concurrence sérieuse de la position française a rendu la réalité plus complexe. Première destination en 2014, la France est passée derrière l'Italie, la Grèce puis l'Espagne et se retrouve désormais au quatrième rang en 2024. Cette trajectoire semble se poursuivre en 2025, où les loueurs accusent environ 20 % de recul des réservations au départ de France (source industrie).

Succès majeurs du yachting français, les pôles de “refit” sont en train de passer les uns après les autres sous le contrôle d’actionnaires espagnols (MB92) ou américain (Safe Harbour). Quant aux ports, les concessions sont de plus en plus souvent emportées par des groupes étrangers (D-Marin, IGY). Enfin, concernant les chantiers de construction, la France n’est que le 14° constructeur mondiale, avec la production d’une à trois unités par an ; derrière presque tous ses voisins européens. Les chantiers français ayant tenté de se positionner sur le marché des grands yachts ont presque tous abandonné.

Sur le plan institutionnel et réglementaire, Malte, Cayman, le Red Ensign et les îles Marshall dominent largement le marché des pavillons. S’il représente un succès réel dans sa mise en œuvre et s’il est reconnu pour ses qualités techniques et de service, le RIF ne représente néanmoins que 1 % de la flotte mondiale, avec seulement une cinquantaine de grandes unités sur les 180 que compte le registre. Faute de cadre commun à l’OMI, les standards du Red Ensign/MCA anglo-saxons se sont imposés partout. Par ailleurs, les armateurs de yachts profitent de ce manque de cadrage pour les faire passer de statuts privés à commerciaux, parfois plusieurs fois par an, évitant les quelques réglementations et entretenant un flou, dommageable sur les plans humain, sécuritaire et fiscal.

Enfin, dans le domaine de la fourniture de services (management, location, recrutement et approvisionnement) les dernières sociétés présentes en France se délocalisent actuellement à Monaco ou ailleurs en Europe pour des raisons fiscales et de logistique bancaire. Plus aucune société d’envergure internationale n’a désormais son siège ou une présence notable en France.

Cette délocalisation prive la filière d’une gouvernance claire. Ainsi, aucune instance n’est chargée du yachting international, les administrations ne couvrant qu’une partie des enjeux et face à cela, les associations manquent de moyens. Les vingt dernières années de croissance ont surtout profité à des sociétés étrangères et offshore, réduisant d’autant l’impact financier pour l’économie littorale française.

Benchmarking international

L’analyse de quelques pays met en évidence des réussites basées sur des stratégies industrielles cohérentes, intégrant le yachting dans une vision plus large de la filière navale.

- Italie. Modèle le plus abouti : stratégie verticale intégrée (construction neuve, refit, sous-traitants), environ 50 % des superyachts mondiaux en construction, 90 % de la production exportée. Clusters soutenus par les régions et l’État, intégration civil-militaire-marchand. Groupe de chantiers puissants, culture du produit de luxe.
- Allemagne. Excellence technologique et dualité civil-militaire. Lürssen combine navires militaires et superyachts de plus de 100 m. Spécialisation très haut de gamme, ingénierie poussée.
- Turquie. Montée en puissance rapide : devenu 2° producteur mondial en deux décennies, plus de 140 projets en cours en 2025, environ 50 chantiers actifs. Politique volontariste, montée en gamme progressive, articulation forte avec la construction navale militaire. Accent mis sur la formation d’une supply chain complète.

Les acteurs français du yachting

Une filière économique atomisée

Les entreprises du yachting sont majoritairement intermédiaires ou petites, spécialisées par segments (construction, refit, services, gestion), sans gouvernance globale ni capacité de représentation. Cette atomisation limite le dialogue avec les pouvoirs publics et le poids dans les arbitrages ; contrairement à d’autres pays où la structuration permet une meilleure articulation avec les institutions. Elle expose aussi nos infrastructures et services à la prédation économique de grands groupes.

Un cadre international et européen inadapté

L’OMI ne reconnaît pas le yachting comme segment spécifique. Cette situation ne permet pas de prendre en compte cette activité maritime dans les évolutions réglementaires. À Bruxelles, les sujets de tourisme, navigation, fiscalité, droit social, environnement, sont éclatés entre les directions générales sans pilotage global; rendant invisible l’activité du yachting. Cette absence de structuration renforce les divergences entre les États et parfois le dumping fiscal et social.

Une administration nationale en silos

De nombreuses administrations françaises vont avoir des points de contact avec l’industrie. Mais la même structure qui lui permet de gérer des problématiques complexes et variées devient son handicap face à une industrie plus petite, peu structurée et surtout majoritairement internationale et peu au fait des méandres de nos services. La DGAMPA, à travers ses services, a en charge les problématiques de pavillon, sécurité et environnement avec un focus sur les navires français qui se transforme en biais. Les affaires maritimes, par exemple, ne se concentrent que sur les marins français sous pavillon français, soit une immense minorité de cette activité. Le guichet du RIF, qui dispose de la plus grande proximité et de la meilleure connaissance du yachting, ne dispose d’une autorité que sur la flotte relevant de sa compétence.

L’administration fiscale centrale se concerte peu avec la branche économique représentée par le yachting ou les administrations du maritime. Les décisions qui en ressortent vont parfois à l’encontre de nos intérêts économiques.

Enfin, face aux préfetures maritimes qui arbitrent les usages de la mer, la voix de la filière reste peu audible faute de représentation organisée.

Cette situation produit une approche fragmentée, peu lisible et déconnectée des besoins d’une industrie fondamentalement internationale mais dont l’activité, in fine, se déroule souvent dans nos eaux.

Des acteurs territoriaux en première ligne, mais peu investis

Les territoires littoraux méditerranéens captent l’essentiel des retombées et accueillent les activités. Mais le yachting reste politiquement clivant, ce qui limite l’engagement local. Les ports qui manquent d’investissements, se livrent une concurrence fratricide pour capter la clientèle, et leurs opérateurs historiques deviennent les proies de groupes internationaux aux moyens financiers inégalables. Contre intuitivement, des acteurs politiques des DROM COM se sont souvent montrés plus intéressés par ce marché qu’ils voient comme une opportunité de développement.

Éléments déclencheurs

La méconnaissance de l'industrie

Derrière l’image d’un « loisir de riches », le yachting est une industrie à taille humaine qui mobilise marins, fleuristes, poissonniers, chaudronniers, électriciens, hôteliers... tous hautement spécialisés. Mais, sans représentation ni d’indicateurs fiables, les pouvoirs publics n’en mesurent toujours pas ou peu la valeur.

Le yachting français repose sur un entraînement mutuel entre tourisme et industrie : la présence de yachts génère des services, de la maintenance, puis du refit. Mais à l’inverse, lorsque les flux se déplacent, toute la chaîne se délocalise, même avec un effet différé.

Certains indicateurs avancés s’avèrent parfois trompeurs : un port plein est certes une bonne chose mais ne traduit pas la dynamique de l’activité. En effet, c’est lorsqu’un yacht navigue que l’activité économique est importante. Les références manquent souvent aux décideurs pour évaluer une activité saisonnière et cette mauvaise lecture entretient l’illusion que tout va bien alors même que les fondamentaux se dégradent. Elle produit parfois aussi des politiques inadaptées, comme celles qui visent à réduire les mouillages, sans alternative, alors qu’ils sont pourtant le cœur de l’expérience touristique.

Des stratégies inadaptées dans un environnement internationalisé

Face à cette industrie, les efforts réglementaires nationaux n’ont souvent que peu de prise. Ils sont même parfois en décalage complet avec leurs objectifs.



Ainsi, la taxe sur le yachting du début des années 2010 n’a généré aucune recette significative et a envoyé un signal négatif aux armateurs. Les pays voisins ont exploité les craintes des clients. Malgré cet échec, l’administration fiscale remet à nouveau en cause des dispositifs attractifs qu’elle a pourtant contribué à développer, sans concertation, renforçant le sentiment d’instabilité juridique.

L’existence même du yachting est parfois oubliée lors de réformes. Ainsi, la réforme louable des règles ENIM de 2016, conçue pour quelques dizaines de marins extra-communautaires des ferries trans-Manche, visant à leur offrir un accès à notre système social. Cette situation a provoqué un effet collatéral non anticipé : la crainte d’un rattachement forcé pour des milliers de «yachties» néo-zélandais, australiens et sud-africains en hivernage sur la Côte d’Azur. Cela a représenté un séisme dans l’industrie qui a conduit à la réduction immédiate des hivernages, au départ des navires avec un impact direct sur l’emploi français. Il aura fallu deux années pour revenir à une situation plus normale.

L’incapacité d’adapter notre pavillon aux spécificités du yachting à la fin des années 90 a permis à Malte, au Luxembourg et au Red Ensign de se positionner et de capter tout le segment. Le Brexit aura été une opportunité manquée de renforcer la place de la France. Mais, il est possible de sortir de l’isolement réglementaire.

La réglementation sur le mouillage et la protection de la posidonie au début des années 2020 qui découlent de directives européennes sur la protection de l’environnement marin, a entraîné un effondrement de la fréquentation en Corse, avec une migration de tout un segment de flotte à quelques milles marins, en Sardaigne, en l’espace d’une seule saison. Cette situation illustre bien nos difficultés qui conjuguent l’application nécessaire mais hétérogène d’une réglementation, l’instrumentalisation de celle-ci par les politiques locaux. Enfin, et surtout, ceux qui veulent se mobiliser pour déclencher les investissements en infrastructure et s’attaquer à la complexité administrative pèsent peu. En face, la majorité de l’industrie, qui ne dépend pas de la France, s’est naturellement tournée vers l’évitement et la délocalisation, et en a tiré profit.

Cet épisode démontre qu’une approche locale, ou même nationale, dans une industrie qui devrait s’arbitrer à l’échelle du bassin méditerranéen, peut produire des effets négatifs sur notre économie d’une part mais aussi sur l’objectif environnemental d’autre part : car cette délocalisation s’opère vers des zones qui sont moins protégées.

Pourquoi agir maintenant ?

L’affaiblissement de la France devient chaque année plus évident mais la fenêtre d’action reste cependant ouverte : les destinations du yachting capitalisent sur des effets de réseau, très puissants mais lents à mettre en place. Image du luxe et écosystème technique complet, infrastructures et compétences : la France dispose encore de tout cela. Il est vital de maintenir ces atouts qui, lorsqu’ils sont perdus, ne se reconstruisent plus à court terme. Quand une destination décroche, les flux de navires, les acteurs, les compétences et les investissements se redéploient, avec un effet d’entraînement beaucoup plus rapide. Car ils ne disparaissent pas, ils se délocalisent : ils créent ailleurs de nouvelles habitudes et des écosystèmes concurrents qui vont alors défendre leur part de marché. Dans cette asymétrie temporelle cruelle, il est plus facile et plus sûr de préserver ce que l’on a que de le reconquérir.

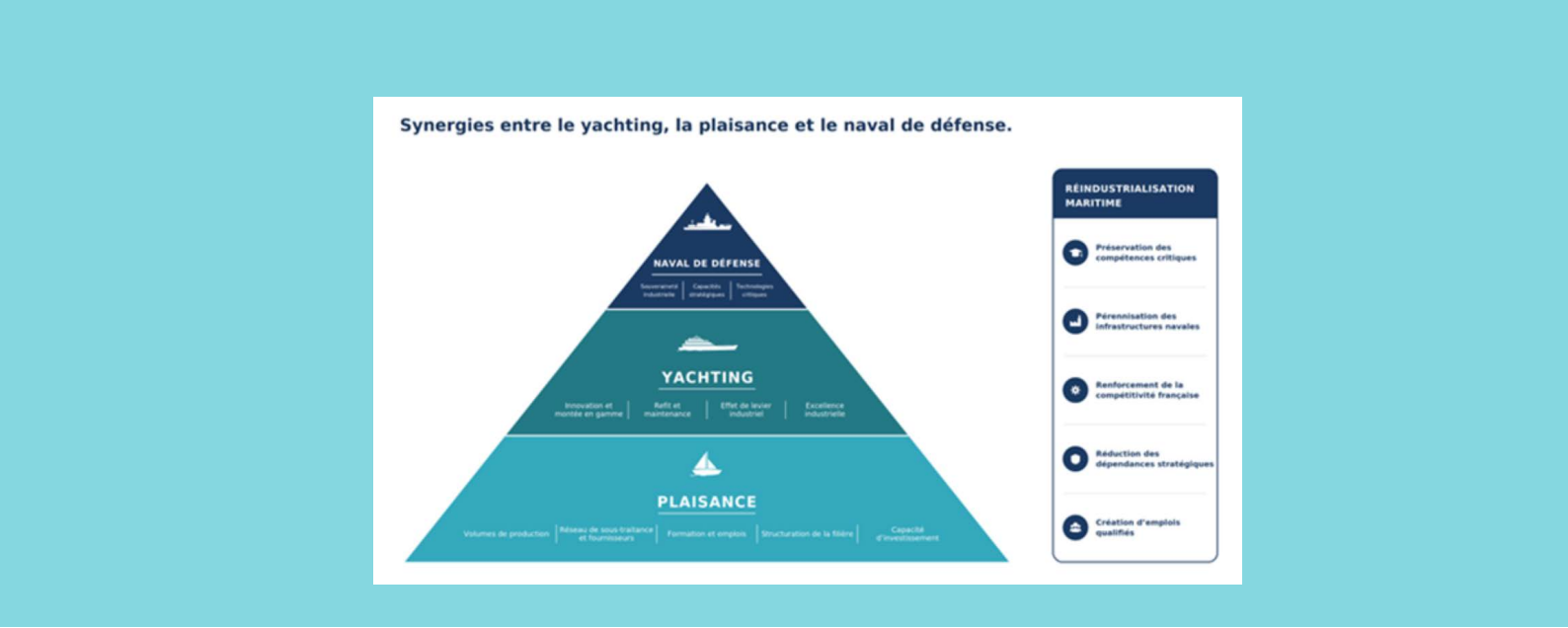
Autre atout décisif : pour se financer, le yachting mobilise majoritairement des capitaux privés activables rapidement, sans dépendre ni peser sur les financements publics. Les principaux leviers pour activer ces investissements sont la confiance et la stabilité dont la France dispose en général : il s’agit d’appliquer clairement cette réputation au yachting en particulier.

2. ENJEUX

Enjeux économiques et territoriaux

Le yachting est une activité à forte valeur ajoutée dont les retombées bénéficient aux territoires littoraux. Sa consommation locale est intense et en continue : maintenance, avitaillement, services techniques, hôtellerie, restauration, transport, artisanat spécialisé. Il est en plus particulièrement adapté à des régions excentrées, peu industrialisées ou dépendantes de la saisonnalité. Il n’impose pas non plus les contraintes du tourisme de masse. Il structure un tissu de PME, de capacité industrielle et de savoir-faire. C’est, de plus, un modèle exportable dans nos DROM-COM.

Mais, ses retombées restent sous-évaluées faute d’outils de mesure : pas de code NAF dédié, pas de statistiques INSEE ou d’observatoire. À large échelle, on sait le yachting fortement exportateur, il améliore la balance commerciale en attirant des capitaux étrangers. Les ordres de grandeur se situent à 1,5 Md€/an pour la seule région Sud, 700 M€ pour Monaco.



C’est un sujet national où l’enjeu est de capter ces flux. La perte progressive de fréquentation devrait être un vrai signal d’alerte pour notre économie.

Enjeux industriels et de capacité

Au-delà du tourisme, le yachting est un domaine intégré aux filières de construction et de maintenance navales. L’enjeu pour la France est de capter les bénéfices industriels de ce secteur qui aujourd’hui se développe à l’international et qui continuera à progresser avec ou sans la France.

Le positionnement historique français sur le refit est aujourd’hui fragilisé malgré la proximité de zones de navigation prisées. Les chantiers de réparation navale majeurs ont été rachetés par des groupes multinationaux, et leurs centres de décision délocalisés.

Pour la construction neuve de yachts, la dynamique est éteinte. Les chantiers nationaux ont abandonné les grands yachts faute de visibilité et d’engagement des pouvoirs publics. Plusieurs groupes français industriels et de luxe possèdent pourtant et opèrent leurs chantiers en Hollande, Italie, Allemagne, Pologne.

La construction de petite plaisance, autre secteur français historique, est en contraction marquée sur les segments d’entrée et de milieu de gamme. Tout cela participe d’un risque de perte finale de compétence et de capacité à très court terme.

Pourtant en construction navale, la masse critique est centrale. Civile ou militaire, elle repose sur des chaînes complexes (technicité, main-d’œuvre qualifiée, approvisionnement). Sans volume, les compétences s’érodent et la dépendance étrangère croît. Aujourd’hui, des chantiers français de construction navale militaire dépendent déjà de commandes ou de capacités étrangères pour des opérations de base (achat, découpe et mise en forme de tôles). Les pays qui savent aussi jouer sur la construction navale de yacht, à l’opposé, sont plus en mesure de maintenir une base industrielle forte.

Les synergies entre les trois secteurs sont pourtant majeures en termes de compétences, de technologies et de maintien des infrastructures. Le yachting peut être l’articulation, le chaînon manquant qui pourra faire levier pour la réindustrialisation de l’ensemble de la construction et de la réparation navale et de leurs chaînes de sous-traitance.

Enjeux humains et de compétences

Le yachting souffre globalement d’un déficit de compétences et de personnel. Mais, il pourrait être, pour la France, une source d’emplois qualifiés, un nouveau réservoir de compétences mobilisables et un levier d’attractivité pour les métiers de la mer.

Le yachting propose des emplois embarqués, locaux et à forte valeur ajoutée. Et ce à tous les niveaux : officiers, maistrance, personnel d’exécution. Il vient compléter idéalement les viviers de la marine marchande et des flottes de servitude, en offrant des perspectives de carrières variées et un effet de tampon en cas de crise sectorielle. Il peut aussi être la reconversion idéale des personnels de la Marine nationale en fin de contrats

courts : discipline, vie embarquée, technicité, adaptation, ces qualités sont toutes valorisables et recherchées. Cela pourrait renforcer l'attractivité globale des carrières militaires tout en rehaussant fortement la qualité, la reconnaissance et donc la compétitivité des personnels français.

Dans les métiers de service embarqués (hôtellerie, restauration, accueil), et en lien avec la tradition française d'excellence, le yachting offre des débouchés pour les formations actuelles et, au vu du besoin, justifierait d'en élargir l'offre.

Sur le plan de l'insertion professionnelle, le yachting offre l'avantage d'un accès facile par des formations courtes et une intégration rapide, particulièrement pour les jeunes. Mais, ces parcours sont peu connus : les investissements dans les formations et leur sélectivité sont mal calibrés. Ainsi, une part significative des recrutements se fait encore à l'international alors que le bassin d'emploi est en France. Il est impératif de faire exister le yachting comme une branche à part entière du maritime et de favoriser la mobilité entre les segments : passerelles, information, formations d'accompagnement, y compris dans les DROM COM qui tireraient un bénéfice encore plus marqué de ces emplois.

Le yachting, si l'on s'attache à y favoriser un emploi de qualité peut être pensé en complémentarité avec certains besoins de la Marine nationale (parcours croisés, compétences mobilisables), offrant en retour une résilience stratégique plus forte.

Enjeux réglementaires et de gouvernance

Le manque de réglementation adaptée et l'absence d'harmonisation internationale sont les principaux facteurs de complexité et de distorsion. À l'OMI, il n'y a pas de définition ni de catégorisation du yacht : les yachts sont rattachés à d'autres cadres (parfois plaisance, navire de charge ou à passagers) qui ne reflètent pas leurs réalités opérationnelles. Chaque État développe alors sa propre approche selon ses intérêts. D'où une forte hétérogénéité même à l'échelle européenne : en découle des concurrences directes et des phénomènes de dumping social, fiscal et sécuritaire.

La France a un cadre qualitatif, structuré et exigeant mais parfois en décalage avec ses voisins. Et comme on peut l'imaginer, le problème est cet isolement. Les opérateurs arbitrent vers les environnements les plus connus, lisibles et compétitifs.

L'enjeu n'est donc plus l'adaptation du cadre national mais la convergence à une échelle pertinente, internationale et européenne. La France doit sortir d'une logique d'ajustements nationaux pour s'inscrire dans une capacité d'influence. Elle doit être à l'initiative d'un cadre partagé, d'autant plus qu'elle a la crédibilité et l'autorité pour porter cette transformation. Elle peut se repositionner, en utilisant les rouages de l'industrie et défendre ses intérêts au-delà de sa flotte pour améliorer les pratiques de l'ensemble du secteur. À défaut, les distorsions continueront, à notre détriment.

Enjeux stratégiques et de souveraineté

L'érosion progressive du contrôle par des acteurs français pose une question de souveraineté sur nos infrastructures et s'accompagne d'un affaiblissement diffus de notre capacité d'influence.

En effet, le yachting est aussi un réseau social avant l'heure. C'est un espace d'interactions privilégié entre décideurs économiques et politiques où se construisent relations, partenariats et opportunités d'affaires. Il a d'ailleurs toujours été considéré par ses acteurs à cette fin et sa localisation conditionne en partie l'accès à ces réseaux. La concentration saisonnière de dirigeants internationaux sur la Côte d'Azur offrait historiquement un accès privilégié et un levier d'influence informel. Cette position s'érode à mesure que d'autres destinations structurent leurs offres. La reconfiguration géographique des lieux de rencontre déplace les centres d'influence vers d'autres territoires, écartant la France de ces dynamiques relationnelles.

Au-delà de l'influence, une industrie sur notre territoire offre des capacités d'observation et de compréhension d'un environnement par nature discret et de ses acteurs et clients. Sans relever de mécanismes formels, cela contribue à la connaissance des flux économiques et à la prévention de certaines activités illicites.

Enjeux d'acceptation sociale et environnementale

Le yachting évolue dans un contexte de sensibilité accrue aux enjeux environnementaux et aux inégalités. Souvent perçu comme symbole d'un luxe ostentatoire et pollueur, il fait l'objet d'une défiance marquée en



Super-catamaran à voile Eco 43m, chantier Sunreef Yachts (Gdańsk, Pologne), fondé et dirigé par le Français Francis Lapp.

France. Cette perception impacte directement les décisions publiques : réglementation environnementale, aménagement du littoral, fiscalité, parfois au détriment d'une approche cohérente.

Mais si l'impact est réel, la lecture est partielle : l'activité génère des retombées économiques, des emplois qualifiés et des savoir-faire, souvent dans des territoires où les alternatives sont limitées et ces effets positifs sont négligés.

L'enjeu n'est pas d'opposer économie et environnement, mais de les articuler de façon pragmatique autour d'une caractéristique structurelle du secteur : sa mobilité. Le yachting aujourd'hui nous échappe et une régulation purement nationale déplace les flux sans réduire leur impact global. Chasser le yachting revient à en perdre définitivement le contrôle et les retombées positives tout en continuant à en subir les effets indirects (émissions, conflits d'usage). À l'inverse, attirer l'activité sur le territoire permet de mieux l'encadrer, suivre ses impacts et engager une amélioration progressive. Encore faut-il proposer un modèle d'usage, acceptable autant pour les usagers que pour les citoyens. L'enjeu est donc double : assurer un niveau d'acceptation sociale suffisant en rendant visibles les retombées et en limitant strictement les impacts : ce qui nécessite de mettre en place une gestion active conciliant attractivité, performance et exigence environnementale.

Cela implique de produire des données fiables, d'innover en agissant sur la réduction des impacts (mouillages, émissions, déchets) et d'engager médiation et pédagogie. L'acceptation sociale est une condition centrale, pas périphérique.

3. RECOMMANDATIONS

La stratégie vise à structurer et piloter la filière yachting pour en faire un levier intégré à la stratégie maritime, industrielle et d'influence de la France.

En dotant l'État et l'industrie de structures légères mais agissant de manière coordonnée, à un niveau pertinent, cette filière maritime serait mieux en mesure de faire valoir ses intérêts et de peser sur les règles du jeu, de renforcer l'attractivité du territoire et de capter durablement les retombées. La stratégie agit sur quatre dimensions : représentation de la filière, organisation administrative, action sur le cadre réglementaire et enfin intégration aux politiques industrielles et publiques.

Structuration de la filière : création d'une Fédération du Yachting

Principe. Sans acteur représentatif, la relation État-industrie est déséquilibrée et fragmentée. Une opportunité existe pourtant de créer un point d'entrée commun, porté et partagé par les acteurs de l'industrie. La démarche de constitution d'une Fédération du Yachting pourrait être initiée rapidement, avec une logique d'élargissement progressif.

Objectifs. La Fédération offrirait un interlocuteur unique et légitime pour l'État, les collectivités et les instances internationales, facilitant la co-construction des politiques publiques. En fédérant équipages, industrie, services et armateurs, elle permettrait de produire des analyses communes sur l'état du marché, la mesure des impacts économiques, et l'anticipation des effets des politiques publiques, et de coordonner les actions de la filière sur les volets industriel, environnemental et de formation.

Mise en œuvre. L'idée principale est de s'appuyer, pour l'opérationnel, sur les organisations existantes, qui se répartissent déjà les tâches de manière efficace et structurée. La Fédération elle-même jouerait un rôle de point de contact unique pour toute question relative au yachting et de diffusion de l'information. Sa gouvernance serait collégiale et tournante ; son administration, permanente et neutre, distincte des intérêts particuliers de ses membres, assurerait la représentation de la filière auprès des institutions et des administrations concernées.

Le démarrage pourrait se faire rapidement par un noyau restreint, puis répartir progressivement les tâches autour de grands pôles métiers : équipages et emploi, industrie, ports et infrastructures, tourisme, ainsi qu'un pilotage transversal pour les sujets institutionnels, réglementaires et internationaux.

Ce nouvel outil permettrait enfin l'inscription dans l'écosystème maritime existant (Cluster Maritime Français, acteurs territoriaux) et l'intégration aux concertations (documents stratégiques de façade, Plan Bleu, politiques environnementales et fiscales). Ce levier est facilement actionnable, mais sera d'autant plus réalisable qu'il bénéficiera d'un soutien politique adéquat.

Structuration de l'action administrative de l'État (RIF et guichet unique du yachting)

Principe. Doter l'État d'une capacité de pilotage spécialisée. Étendre le dispositif du RIF, éprouvé, pour couvrir les compétences d'État du pavillon et d'État du port pour tout ce qui concerne le Yachting et prenant en compte ses spécificités. Ainsi, faire émerger un interlocuteur identifié pour la filière comme pour les autres administrations.

Objectifs. Le guichet unique permettrait un suivi amélioré de la flotte sous pavillon non français, opérant en France ; un suivi des marins embarqués sous ces pavillons (objectivation des enjeux sociaux et de formation). Pour tous les armateurs, qui ne sont pas professionnels, et les opérateurs souvent étrangers et non francophones, cela fournirait une lisibilité administrative renforçant l'attractivité du territoire et enfin, cela permettrait une présence française active dans les événements internationaux.

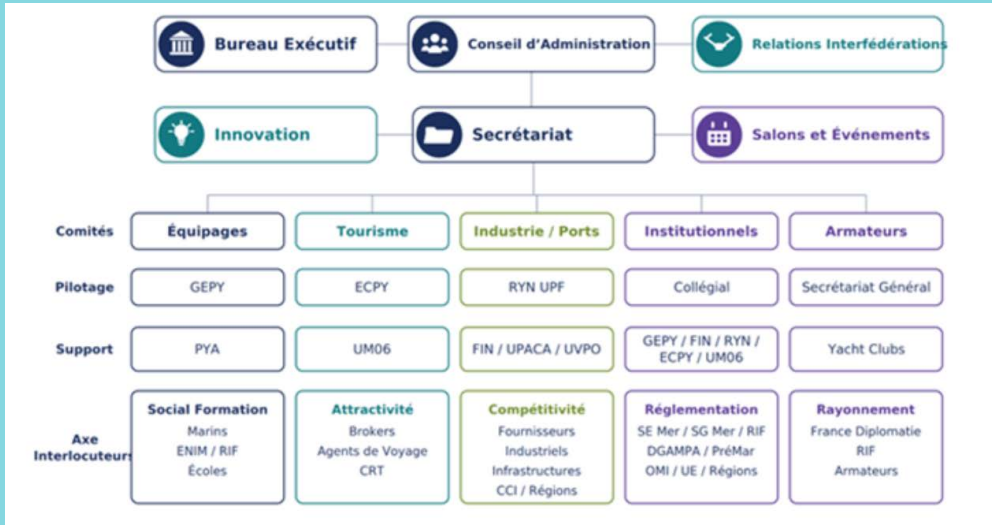
Mise en œuvre. Le RIF qui agit déjà au plus près de l'industrie, pourrait piloter ce guichet unique, le plaçant idéalement au cœur géographique de l'écosystème. L'équipe idéale serait dotée de compétences techniques et internationales, mobilisant le réseau diplomatique pour ses actions de promotion et de pédagogie auprès des armateurs, sociétés de management et capitaines. L'exploitation enrichie des données existantes (notamment positionnement des yachts mis à disposition par l'EMSA) permettrait de produire des indicateurs fiables de l'activité réelle (navigation, escales, hivernage). Une équipe restreinte et focalisée offrirait un cadre d'arbitrage interministériel via le SG Mer pour traiter les sujets transversaux : fiscalité, douanes, immigration, mouvements des marins, enjeux sociaux. La France redeviendrait accessible et lisible, et donc compétitive.

Structuration du cadre réglementaire (OMI / Europe)

Principe. Repositionner l'action française au niveau pertinent : les échelons internationaux et européens. La forte mobilité des navires et des opérateurs en l'absence d'harmonisation est porteuse de distorsions économiques, sociales et environnementales. Une base commune réduit les frictions et donne une assise solide à l'action publique.

Objectifs. À l'OMI, il est primordial d'obtenir une définition formelle du «yacht» et la création d'une catégorie de navire idoine, qui pourra être reprise dans les réglementations nationales et européennes. L'adaptation ciblée des conventions SOLAS (spécificités opérationnelles) et STCW (formation et certification des équipages) pourra alors en découler dans le temps long. Un cadre cohérent et international laissera moins la place aux arbitrages opportunistes au détriment de nos pavillons.

À l'échelle européenne, déclencher un rapport d'étude sur la filière pour faire reconnaître le yachting au sein des organes de l'Union. Cette étude pourrait déboucher sur la prise de conscience de la nécessité de travailler (1) un cadre fiscal avec une convergence progressive limitant le dumping ; (2) un suivi plus régulier de l'activité pour objectiver les retombées et éclairer les décisions ; (3) et enfin une intégration à la politique communautaire de réduction des GES et de gestion des déchets. Des objectifs que partagent la majorité des États concernés.



Mise en œuvre. Groupe de travail restreint au niveau national pilotant l'initiative à l'OMI et la coordination européenne, associant les services de l'État (DGAMPA) et l'industrie (GEPY). Côté européen : représentations à Bruxelles, parlementaires européens, DG concernées, EMSA, Région Sud, RYN. Les effets seront progressifs, mais un engagement immédiat est indispensable compte tenu des délais des processus internationaux.

Attractivité, captation de valeur et projection industrielle

Principe. Sur les bases de ces structures, il sera possible d'engager une nouvelle dynamique. Plutôt que de le délocaliser, nous pourrions nous attacher à « attirer pour mieux maîtriser » le yachting. Nous pourrions dégager un modèle avec pour priorité de maximiser les retombées économiques et réduire les impacts environnementaux qui inscrivent le yachting dans une trajectoire vertueuse en vue d'emporter l'acceptation sociale.

Objectifs. À court terme, il est impératif d'enrayer le déclin et de maintenir les flux de navires vers la Riviera française et la Corse en clarifiant notre politique fiscale et en appliquant de façon pragmatique les réglementations qui impactent les yachts et les équipages étrangers afin d'extraire un maximum de valeur de chaque unité présente dans nos territoires. À moyen et long terme, le yachting peut être utilisé pour capter des bénéfices structurants et développer nos capacités : compétences, savoir-faire, innovation, capacités industrielles civiles et militaires et renforcer la souveraineté et la résilience de la filière navale. La complémentarité yachting-défense est ici considérée comme un axe majeur.

Renforcer l'attractivité avec un modèle responsable

L'attractivité repose sur un équilibre entre exigences réglementaires, compétitivité, qualité de service et gestion responsable, ainsi il est nécessaire de mieux intégrer les besoins du yachting dans les politiques d'aménagement (documents stratégiques de façade, mouillages, Plan Bleu). Il est nécessaire de proposer une application cohérente, lisible et proportionnée des réglementations environnementales et sociales et de penser la compétitivité dans les arbitrages publics. Il est important de revenir à un paradigme maîtrisable pour tous les domaines, celui de passer d'une approche normative à une approche pragmatique.

Capter la valeur localement et renforcer l'acceptation

Maximiser les retombées locales est une condition de l'acceptation sociale. La fiscalité directe, bien que fondamentale, ne doit pas être le seul outil dans ce domaine. La priorité est de favoriser l'établissement d'un écosystème de services dans les territoires qui créent de multiples valeurs ajoutées et ainsi des recettes fiscales. Pendant l'hivernage, il est impératif d'encourager le positionnement et la répartition des navires sur l'ensemble de la côte, y compris en valorisant les ports aujourd'hui sous-exploités. Cela alimente un tissu de refit et de maintenance et cela encourage les marins à s'installer dans les villes concernées. Ces dépenses de maintenance et d'équipage représentent en moyenne 70% des dépenses d'un yacht soit, à titre d'exemple, de l'ordre de 2 millions d'euros pour un navire de 50 mètres.

En période estivale, favoriser les têtes de lignes et un format d’exploitation qui maximise le cabotage local permet de flécher les dépenses de fonctionnement (avitaillement, logistique) des clients vers les commerces des territoires. Cet objectif implique un renforcement des capacités de planification de la filière y compris via des dispositifs d’incitation.

Enfin, un effort de mesure et de valorisation des retombées est nécessaire pour rendre tous ces bénéfices visibles et nourrir une perception plus équilibrée.

Structurer un capital humain dual et souverain

Le yachting a l’avantage d’offrir une insertion rapide via des formations courtes, adaptée aux tensions du secteur, en particulier sur les fonctions d’exécution. C’est une chance, mal exploitée, pour l’emploi des jeunes. Il importe donc de renforcer et de faire connaître des parcours de formation qualitatifs, avec une montée en compétence sur les fonctions techniques et d’encadrement : spécialisations yachting dans les formations de la marine marchande existantes, revitalisation des filières courtes délaissées, meilleure mobilisation des aides à la formation. L’ensemble suppose un pilotage clair des objectifs de formation, aujourd’hui absent.

Ce vivier a aussi une valeur stratégique en l’intégrant dans une logique duale avec la marine marchande et le naval de défense : interopérabilité organisée, échanges encouragés. Le yachting offre par ailleurs des débouchés de qualité aux personnels issus de la Marine nationale en fin de contrats courts et, en retour, il constitue une réserve de personnels formés et amarinsés, mobilisable en cas de besoin par les autres branches du maritime : une véritable capacité souveraine.

Enfin, placer des marins français qui deviendront les cadres de l’industrie favorise naturellement l’implantation durable des centres de décision sur notre territoire.

Faire du yachting un levier de réindustrialisation

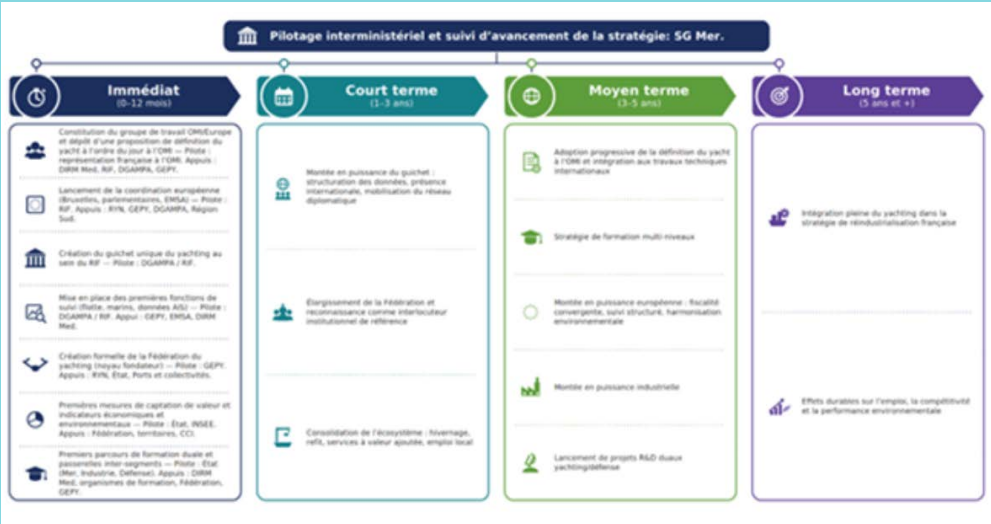
En s’inspirant des pays leaders, et dans un double contexte de ralentissement de la petite plaisance et de hausse des besoins navals (notamment de défense), la France peut utiliser le yachting comme levier de sa transformation industrielle. L’enjeu central est la création d’une masse critique : c’est elle qui maintient les savoir-faire, fait vivre les chaînes d’approvisionnement et abaisse les coûts.

Le yachting, la construction navale civile et le naval de défense mobilisent des bases communes : les infrastructures sont largement compatibles, les sous-traitants opèrent sur plusieurs marchés et les innovations circulent d’un segment à l’autre. Or, sans volume, ces compétences s’érodent et la dépendance étrangère s’installe : aujourd’hui certains chantiers français dépendent déjà de capacités extérieures pour des opérations de base ou sous-traité leurs commandes. Agréger les besoins du yachting à ceux des autres segments permet précisément de reconstituer ces volumes : carnets de commande mieux remplis, charges d’atelier lissées, économies d’échelle sur les achats, l’outillage et la main-d’œuvre qualifiée. Cette massification sécurise, à terme, la souveraineté industrielle de la filière navale.

Enfin, l’innovation peut être organisée à l’échelle et profiter aux trois secteurs. Il s’agit de mobiliser les écosystèmes d’innovation autour de programmes R&D et d’appels à projets communs valorisant des technologies duales (propulsion, systèmes embarqués, matériaux, procédés de construction), et d’y intégrer les start-up spécialisées dans le yachting, qui préparent la compétitivité de demain. Un effort de sensibilisation des acteurs publics et privés aux besoins de la filière est également nécessaire (IFREMER, ANR, Bpifrance). Cette dynamique appelle des coopérations structurées entre chantiers navals de défense (Naval Group, Chantiers de l’Atlantique, CMN) et acteurs du yachting (JFA, Couach, Bénéteau, Lagoon, Sunreef, LVMH), portant sur les infrastructures, les technologies et les savoir-faire pour mettre en avant un avantage français. Des ateliers collaboratifs permettraient d’identifier les synergies ; à moyen terme, la filière pourrait développer des plateformes technologiques communes et mutualiser ou réorienter des infrastructures industrielles.

Le décloisonnement passe enfin et surtout par les hommes : intégrer le yachting dans les cursus d’ingénierie navale, promouvoir la transversalité (rencontres dans les écoles, présence à Euromaritime et Euronaval) et faciliter la mobilité des ingénieurs et techniciens entre secteurs. Le rôle de l’ENSM, de l’ENSTA, des pôles de compétitivité et des syndicats professionnels (GICAN, FIN) est ici primordial pour engager une transformation profonde.

Échéances et portage



Ressources mobilisées

La stratégie repose sur la réallocation de moyens existants et un effet de levier privé. Les besoins budgétaires directs restent limités et ciblés, mais supposent un engagement réel de l’État pour donner crédibilité et visibilité au dispositif.

- Ressources humaines existantes : DGAMPA, RIF, affaires maritimes, DIRM Méditerranée ; représentation française à l’OMI ; représentations à Bruxelles, parlementaires européens, EMSA ; réseau diplomatique ; préfectures maritimes et services déconcentrés.
- Moyens dédiés à créer : équipe du guichet unique du yachting (quelques ETP, façade méditerranéenne) ; structure opérationnelle de la Fédération (quelques ETP, structure légère).
- Outils numériques : suivi de la filière fondé sur l’exploitation enrichie des données AIS, indicateurs économiques et environnementaux, croisement avec les données techniques de l’industrie.
- Financement de la Fédération : modèle mixte (contributions des membres, soutien public, ressources d’événements et promotion). Accompagnement initial public nécessaire à la crédibilité.
- Investissements ciblés avec retour sur investissement (moyen et long terme) : formation ; R&D duale ; infrastructures industrielles et portuaires mutualisées.
- Effet de levier privé : la part majoritaire vient de la filière (industriels, armateurs, équipementiers, sous-traitants). L’essentiel des actions repose sur des ajustements de politiques publiques et des arbitrages stratégiques plutôt que sur des budgets nouveaux.

CONCLUSION

Le yachting émerge aujourd’hui comme une nouvelle branche du maritime, au même titre que la pêche, le commerce et la marine de guerre. C’est une industrie à part entière, à la croisée du tourisme, du luxe et de la mer, ce qui devrait en faire un champion français reconnu. Longtemps bénéficiaire d’un avantage géographique naturel et de ses atouts, la France voit pourtant sa position décliner, non par ralentissement global de l’activité, mais par défaut de structuration, de pilotage et d’adaptation à un environnement devenu pleinement concurrentiel.

Cette perte d’attractivité se constate dans le déplacement des flux, l’érosion industrielle, la marginalisation dans les processus de décision internationaux. Les conséquences associées sont économiques, industrielles, humaines, environnementales, et enfin de souveraineté. Elles ne cessent de croître.

Face à une industrie fluide, capter la valeur nécessite une compréhension et une capacité d’adaptation fine pour mieux piloter l’écosystème. Trois leviers d’action sont ainsi mis en avant :

- Organiser et responsabiliser l’industrie, afin de renforcer sa capacité de représentation, d’anticipation et d’action ;
- Se doter d’un service et d’un outil de pilotage opérationnel, pour soutenir l’action de l’État, organiser sa relation avec la filière et évaluer ses propres actions ;
- Peser sur les règles du jeu, à l’échelle internationale et européenne, pour sortir d’une logique de concurrence avec nos voisins.

La France disposera alors d’une base solide pour rester une destination attractive et capter durablement les retombées économiques, industrielles et humaines. Ce principe s’applique aux régions métropolitaines mais offre une opportunité égale voire relativement supérieure dans des DROM COM pour lesquels formation et industrialisation sont des sujets extrêmement prégnants.

La stratégie repose enfin sur un principe de réalisme : nous ne gagnons rien à ignorer le yachting et ne pouvons pas le contraindre de façon locale et isolée. Cela nous impose une approche pragmatique : attirer pour mieux maîtriser. Cela implique de penser un modèle nouveau qui concilie compétitivité, exigence environnementale et acceptation sociale, en rendant les bénéfices visibles et en réduisant progressivement les impacts de l'industrie. Car au-delà de retombées économiques qui sont déjà souhaitables, les autres bénéfices du yachting sont nombreux : en l'intégrant enfin dans notre écosystème maritime, nous pourrions en valoriser le dynamisme pour soutenir nos besoins industriels et humains.

Le temps est déterminant face aux effets de réseau qui rendent les pertes rapides et les reconquêtes longues et incertaines. De nombreux États investissent massivement pour capter cette industrie mais la France dispose encore d'atouts majeurs : son écosystème est complet, ses compétences reconnues, son image internationale est forte. C'est là une opportunité de réindustrialisation d'autant plus précieuse qu'elle est captable dans un temps maîtrisé, sur un marché existant et financé par le privé, tout en consolidant des capacités industrielles duales, civiles et de défense, au cœur de notre souveraineté. L'inaction conduirait à une marginalisation durable, mais une action rapide, structurée et coordonnée permettrait a contrario de réaliser le potentiel du yachting et d'en faire une véritable opportunité pour nos industries et nos territoires.

Le yachting ne doit plus être subi ni gardé à distance. Il doit être assumé, structuré et mobilisé comme un levier stratégique au service de la France maritime.

FICHE N°5

Stratégie de décarbonation du transport maritime : Vers une neutralité carbone à l'horizon 2050

Dans un contexte où la réglementation internationale a été assez lente à se mettre en place sur la décarbonation pour le transport maritime, elle impose un durcissement de la décarbonation pour arriver à la neutralité carbone en 2050.

Si, le poids du secteur maritime dans les émissions mondiales de CO₂ est important, il faut rappeler qu'il demeure le mode de transport de marchandises le plus performant sur le plan carbone.

Mais aujourd'hui, plusieurs solutions sont envisagées pour atteindre les objectifs de neutralité carbone : sobriété énergétique, propulsion vélique, e-carburants, batteries ou encore captage du CO₂. Mais des limites technologiques, économiques et industrielles existent encore et c'est à cela que la filière navale est confrontée ainsi qu'au risque d'inaction pour la compétitivité française.

1. CONTEXTE

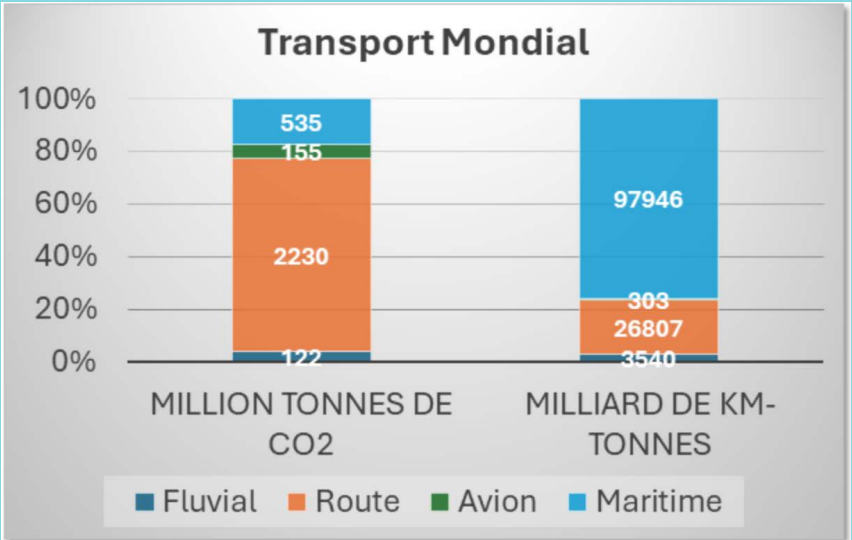
Poids du transport maritime dans les émissions de CO2

Le transport maritime était assez épargné par les réglementations sur les émissions polluantes. Ainsi, la première réglementation sur le CO₂ (Tier I) pour les navires a été adoptée en 1997, mais était assez peu contraignante. Il faudra attendre 2008, et l'adoption des zones où les émissions polluantes, notamment sur le Soufre et les Nox dans les fumées (SECA ou NECA), pour avoir les premières mesures sur les émissions polluantes qui ont impacté directement la façon d'exploiter les navires.

Actuellement, le transport maritime représente 9731 millions de tonnes de CO₂ émis ce qui représente 2,5 % des 38,62 milliard de tonnes de CO₂ en 2024 pour les émissions totales mondiales. Il faut donc noter que le maritime reste largement le transport de marchandise le moins carboné par rapport à la tonne transportée :

Sur ces émissions maritimes, le transport par porte-conteneurs et les vraquiers liquides et solides représentent la majorité des émissions (70%).

Ainsi, il est important de focaliser la décarbonation sur cette majorité de la flotte.



Une réglementation maritime à la traine mais qui commence à prendre des mesures de régulation

Le transport maritime a mis du temps à s'inscrire dans la dynamique de décarbonation par rapport aux autres transports. Mais, depuis la COP21, les pays ont acté de réduire drastiquement leurs émissions globales de CO2. Ces objectifs se traduisent dans la réglementation maritime au travers de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui définit des objectifs ambitieux avec, notamment, l'objectif « Net zéro » d'ici 2050.

Le comité de protection du milieu marin (instance de l'OMI) lors de sa 83ème session en avril 2025, a proposé des mesures comprenant une nouvelle norme en matière de carburant pour les navires et un mécanisme de tarification des émissions à l'échelle mondiale pour les navires de plus de 5 000 tonnes de port en lourd qui représente 85% des émissions de CO2 de la flotte mondiale.

Cependant, les Etats-Unis ont bloqué les négociations à l'OMI, ce qui a repoussé d'un an l'adoption du projet qui devait instaurer une tarification carbone sur le transport maritime mondial. Cette situation rebat les cartes de la réglementation sur les émissions polluantes.

Néanmoins, les indices d'efficacité énergétique des navires (SEEMP) demeurant toujours en vigueur, les USA sont malgré tout contraint à être de plus en plus sobre énergétiquement au travers de différents index :

- A la construction : EEDI
- A l'exploitation : EEXI et CII.

De plus, la réglementation européenne au travers du EU MRV (Report des émissions polluantes) impose une taxation (EU ETS) sur les émissions polluantes (CO2, Nox, méthane) pour les navires de 5000 tonnes escalant en Europe.

Une décarbonation qui concerne l'ensemble de la filière

Cette taxation et ces réglementations révolutionnent la façon de concevoir et d'exploiter un navire. Cela impacte l'ensemble de la chaîne à savoir :

- Les designers et les fournisseurs d'équipement et les chantiers car les solutions passées ne sont plus réutilisables.
- L'administration car elle doit créer une réglementation prenant en compte la réalité technologique et les différents coûts associés combiné aux objectifs de réduction globaux
- Les armateurs car l'exploitation des navires se modifie très significativement (coût d'exploitation, vitesse des navires, taille des navires ...)
- Les chargeurs car la chaîne logistique (disponibilité, coût) doit être repensée
- Le consommateur qui bénéficiait d'un coût de transport pour la part maritime négligeable sur le prix du produit vendu.

Seule la grande plaisance reste à l'écart des contraintes imposées par ces taxes. Le nombre de jours de mer des navires de plaisance est limité dans une année car la saison se déroule entre mai et septembre. Pendant la saison, le nombre d'heures passés en navigation reste assez faible par rapport à la marine de commerce. C'est l'image négative des émissions des grands yachts qui pourrait constituer un levier incitatif pour l'avenir.

2. Quelles solutions pour la décarbonation : d'une solution passée unique à une multitude de solutions possibles

Les enjeux associés à l'abandon du fioul lourd

Actuellement la consommation de ce carburant par les gros navires représente 85% de la pollution émise, principalement par l'utilisation de HFO (Heavy Fuel oil / Fioul Lourd) et de LFO (Light Fuel Oil, fioul léger).

Le HFO et le LFO représentent ainsi 81% de la consommation de carburant du transport maritime.

Par ailleurs 50% de la production mondiale de HFO et LFO, sont souvent considérés comme un déchet de raffinage, est utilisé dans le maritime.

De plus ces carburants sont des produits qui n'ont que peu d'utilisation valorisable autre que dans les centrales électriques thermiques.

Réduire la vitesse sur une ligne identifiée impacte également le nombre de navires sur la ligne. En effet, la réduction de la vitesse nécessite un accroissement du nombre de navires pour transporter la même quantité annuellement, ce qui doit être pris en compte dans le bilan carbone global.

Enfin, un navire est un actif financier flottant. En effet pour un porte-conteneurs la valeur marchande peut atteindre plusieurs centaines voire milliard d'euros. Toutes les journées en mer supplémentaires doivent être financés.

Propulsion vélique / briques technologiques

Contrairement à un moteur thermique qui est capable de délivrer sa puissance propulsive à n'importe quel moment, la propulsion vélique est plus complexe dans son approche. En effet, elle dépend de la route et donc de la direction du vent et chaque technologie à ses avantages et ses inconvénients en fonction de la direction du vent. Si cette technologie est facilement installable sur les navires ayant un pont découvert tels que les vraquiers (solide ou liquide), elle l'est beaucoup moins sur le navire du type porte-conteneurs.

De plus, plus le navire va vite, moins la part en pourcentage du vélique devient important sur la partie propulsive, ce qui implique que le navire aille relativement lentement si l'on veut qu'il utilise une part significative de vent dans son mix énergétique.

Ainsi il est difficile pour un armateur de se lancer, surtout que les technologies sont nombreuses et très différentes les unes des autres. Si la France fait partie des pays ayant le plus grand nombre d'entreprise innovantes dans ce domaine, elle peine à vendre ces systèmes par manque de maturité et maîtrise des coûts associés. Fin 2024, il y avait seulement 129 navires de commerce utilisant pour tout ou en partie la propulsion vélique. Pour mémoire, il existe 133 000 navires de plus de 100 tonnes de port en lourd. Par ailleurs, pour les navires déjà en service, les coûts de retrofit sont importants pour des économies de combustible limitées.

Les combustibles alternatifs aux carburants fossiles

- Les biocarburants

Les nouveaux carburants, comme les biocarburants, sont neutres au titre des émissions de CO2. Malheureusement, leur production est limitée car majoritairement issue de la production ou de déchets agricoles. Une alternative en biocarburant toujours à l'étude réside dans l'utilisation des algues afin de ne pas faire concurrence aux terres arables.

- Les Electro-carburants

Une autre alternative aux carburants fossiles sont les électro-carburants, comme l'hydrogène et leur dérivé carburant que sont l'ammoniac et le méthanol.

S'il y a peu de chance que l'hydrogène soit utilisé pur dans les gros navires du fait de sa densité énergétique volumique, le méthanol et l'ammoniac permettent d'améliorer cette densité. De plus ces molécules sont plus facilement stockables à bord sous forme liquide à température et pression atmosphérique (Méthanol) ou à une température cryogénique (-33°C) pour l'hydrogène.

Ces carburants peuvent être utilisés soit en carburant dans un moteur thermique, soit dans une pile à combustible. Cependant, les coûts de cette dernière technologie du fait d'un manque de maturité, sont à ce stade exorbitants.

L'hydrogène et ses dérivés (ammoniac et méthanol) ont également un problème qui réside dans son mode de production se fait par électrolyse. Cette méthode demande alors deux ressources :

- De l'électricité décarbonée, ce qui pour certains pays requiert une véritable transition écologique de la production d'électricité.
- De l'eau douce ressource également problématique.

Enfin, pour l'option du méthanol, il faut rajouter une source de CO2 (industrie lourde, cimenterie, ...) Ainsi, dans une même zone géographique, il est nécessaire de disposer de ces deux ou trois éléments afin d'obtenir cet électro-carburant ; ce qui n'est pas une situation courante.

Comparativement les E-Carburants sont par ailleurs moins efficaces énergétiquement que les carburants fossiles nécessitant donc plus de volume, de poids sur les navires, ce qui vient au détriment de la cargaison transportée.

Enfin, le prix de ces E-Carburants sont relativement élevés par rapport au fioul lourd utilisé, qui représente encore un frein à l'adoption par les armateurs.

- Les batteries

Des batteries peuvent théoriquement être intégrée à bord des navires. Cependant la problématique de la densité énergétique massique, cantonne cette solution aux trajets courts. Elle est, pour le moment, utopique pour les longs trajets tels que Asie-Europe.

Or les nouvelles réglementations restreignent de plus en plus l'utilisation de ces carburants et se posera alors deux difficultés :

- Celle de la consommation finale de ces carburants si ce n'est plus le maritime qui l'utilisera. Le possible transfert de ces résidus de raffinage vers une autre filière n'améliorera pas au final le bilan mondial des rejets CO2;
- Celle du renchérissement inévitable des nouveaux carburants utilisés par la filière maritime qui utilise jusqu'à présent majoritairement une énergie peu onéreuse qui intéressait peu les marchés de l'énergie.

Des options pour atteindre l'objectif 2050 présentant toutes des inconvénients

Il existe actuellement plusieurs solutions techniques pour atteindre l'objectif « Net zéro » de l'OMI.

Sobriété énergétique

- Par la massification liée à l'augmentation de la taille des navires

Les armateurs ont depuis des années, choisi de massifier le transport maritime, certes pour des raisons économiques mais le bilan carbone s'en est trouvé nettement amélioré. Si l'on prend pour exemple un porte conteneur qui fait du transport entre l'Europe et les USA, plus la taille du navire est importante (mesurée en Twenty-foot Equivalent Unit dans le graphique ci-après), plus on obtient une réduction des émissions de CO2 ramené au conteneur transporté. Ainsi l'augmentation de la taille des navires améliore significativement les émissions polluantes sur un trajet donné.

Mais la massification des transports maritime implique la création de hub logistique gigantesque et par conséquent une augmentation des émissions de CO2 sur le report modal et le dernier kilomètre.

- Par une meilleure maintenance

Une meilleure maintenance permet également d'avoir une meilleure efficacité énergétique. On peut prendre par exemple le nettoyage de la coque. En effet, les gros navires ne vont en cale sèche que tous les 5 ans. Or, leurs coques sont soumises au fooling et un nettoyage permet des gains significatifs sur leur consommation (coque plus lisse).

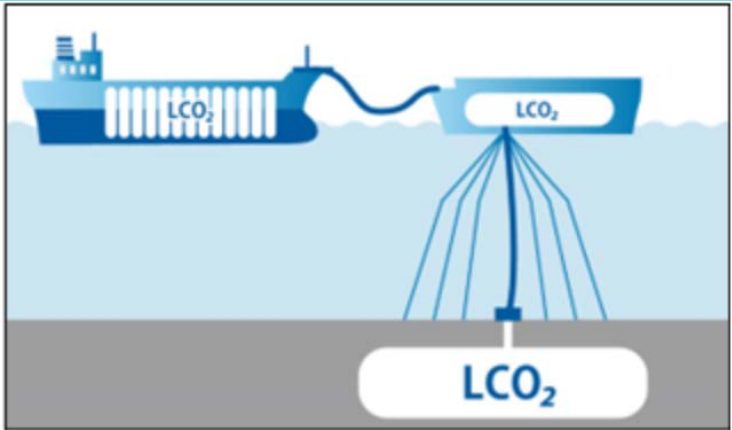
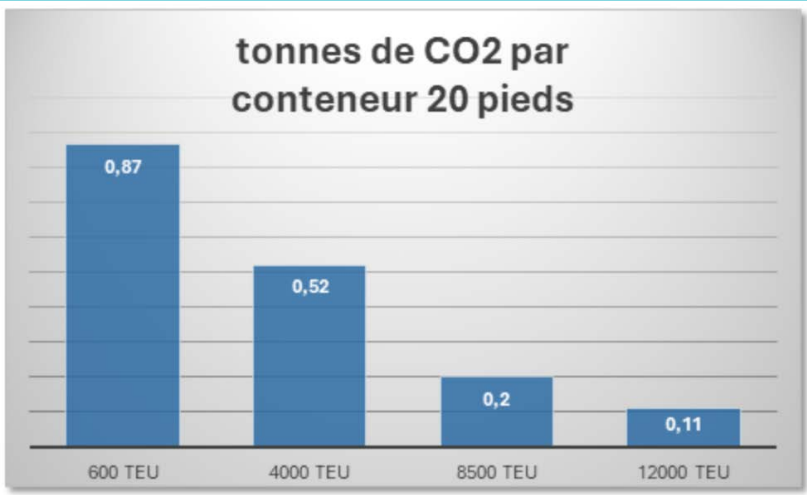
- Par une optimisation du routage

Depuis quelques années, les armateurs se sont munis de centres de gestion de la flotte permettant d'améliorer la consommation du navire sur une route donnée. Cette amélioration s'articule suivant plusieurs axes :

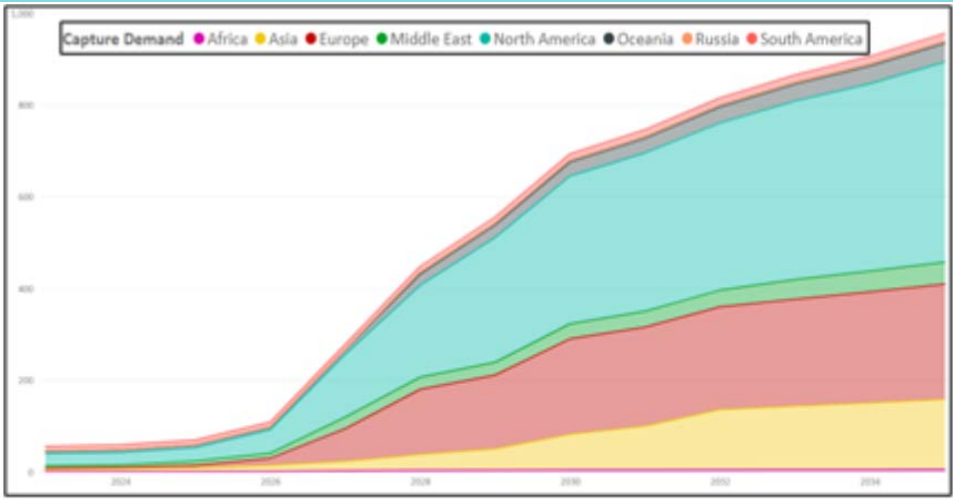
- Prise en compte des données météo afin d'éviter au mieux les tempêtes;
- Prise en compte des données de vents et de courant pour un trajet optimisé;
- Calcule de la vitesse optimisée entre les ports afin de minimiser les temps d'attente au port.

Ce dernier paramètre est le plus difficile à déterminer.

En effet, l'optimisation de la vitesse de transit entre les ports permet des gains énergétiques sur l'énergie dépensée pour la propulsion. Cela s'explique par la courbe de consommation d'un navire qui est exponentielle suivant la vitesse, ainsi toute réduction de la vitesse permet des économies sur le bilan énergétique. Ainsi, pour un porte conteneur de 23000 TEU, si la vitesse passe de 18 à 17 nœuds, le gain obtenu est de 17% sur la consommation. Cependant, ce calcul doit être nuancé par le fait qu'un navire n'utilise pas l'énergie uniquement pour sa propulsion mais également pour alimenter électriquement le navire et la cargaison (par exemple les conteneurs réfrigérés). Il existe donc une vitesse en-deçà de laquelle le navire va consommer plus du fait du temps passé en mer plus important. Dans notre exemple de porte-conteneurs de 23000 TEU cette vitesse est aux alentours de 9 nœuds.



Perspective de demande en capture de CO2



A titre de comparaison, le diesel possède une densité énergétique de 43 MJ/kg tandis qu'elle est de 0,36 MJ/Kg pour une batterie lithium-ion. Il faut donc environ 120 fois le poids de batterie pour avoir la même énergie par rapport au diesel. En l'état actuel des batteries (Lithium-ion) d'une dépendance aux énergies fossiles, leur utilisation se reporte sur une dépendance sur les minerais nécessaire à leur fabrication (terres rares, cobalt, ...)

Le traitement des fumées

Certains, comme la Norvège, font le pari de décarboner le transport maritime par le traitement des fumées en captant le CO2 et en l'enfouissant dans d'ancien champs pétrolier.

Le principe serait de stocker à bord le CO₂ avant de le transférer vers une unité spécialisée qui procéderait à son enfouissement.

Cependant, cela requerra des capacités supplémentaires importante à bord des navires car pour chaque kg de diesel brûlé, il est émis 3,2Kg de CO₂. Or le CO₂ n'est pas liquide à température et pression ambiante, il faut donc de l'énergie soit pour le comprimé soit le liquéfier, n'améliorant pas le bilan carbone à bord du navire.

De plus d'une dépendance d'une ressource fossile, le transporteur deviendra également dépendant d'un pays qui voudra et aura les capacités à stocker ce CO₂. Le graphique ci-dessous fournit une approximation des quantités de CO2 à stoker par zone géographique.

3. RECOMMANDATIONS

Une filière française des énergies décarbonées fragile.

La France possède des fleurons dans la propulsion vélique et la production d'électricité décarbonée, mais il est nécessaire que l'Etat soutienne ces filières dans un contexte ou d'autres pays investissent massivement dans ces filières (Norvège, Chine, ...), au risque de voir ces fleurons se faire racheter ou disparaître.

Les coûts de production restent en effet encore un frein énorme à leur adoption. L'exemple de la société TOWT en redressement judiciaire et repris début mai par ses créanciers est un exemple manifeste du manque de maturité de cette filière. Cette société a fait face à un prix de fabrication élevé pour la capacité d'emport du navire, des coûts de fonctionnements importants, des capacités de chargement (vrac ou palettes) qui ne correspondent aux standard (conteneur) et une dépendance à un petit panel de clients qui dépendent eux-mêmes des droits de douane pour leur exportation et font varier énormément les quantités transportées.

Alors que la France possède des atouts majeurs.

La France possède le deuxième espace maritime mondial ce qui lui permet d'offrir des ressources énergétiques décarbonées grâce, notamment, aux énergies marines renouvelables qui pourraient être considérablement développées. La France pourrait ainsi créer ces Hub énergétique sur l'ensemble des océans.

Dans un contexte réglementaire mondial attaqué.

Actuellement, la position de grands acteurs comme les Etats-Unis qui vont à l'inverse des projets de réglementation de l'OMI sur la décarbonation complexifie la tâche des armateurs concernant leurs futurs investissements.

En effet, le marché du transport maritime est essentiellement mondial et la plupart du temps, la majorité s'aligne sur le moins-disant.

Malgré une évolution technologique du transport maritime qui semble inéluctable et va demander un soutien massif des pouvoirs publics.

Il est clair que la décarbonation du transport maritime se fera par deux actions : la moindre consommation et l'utilisation de carburant décarboné.

La moindre consommation passera par de l'hybridation avec du vélisque, qui ne sera pas possible pour 100% des besoins énergétique pour un trajet. En effet la logistique mondiale a besoin de régularité ce que ne permet pas de garantir le vent.

La technologie vélisque demande de la fiabilité et de la production de masse pour réduire les coûts, mais c'est une technologie qui est connue qui ne demande pas un soutien particulier de l'état, uniquement des acheteurs (armateur) en plus grand nombre.

En plus du vélisque, il sera nécessaire d'avoir en complément des carburants décarbonés. Ces derniers s'obtiendront par la production d'hydrogène décarboné par électrolyse, qui peut se faire par des moyens verts comme l'éolien ou le solaire, ou l'énergie nucléaire ou la création des molécules de carburants de synthèse (méthanol et ammoniac).

Mais tous ces processus demandent des infrastructures industrielles lourdes et des plans d'investissement massifs.

Un Etat stratège qui doit impulser une vision moyen-long terme.

Il est donc clair que cette décarbonation va se faire par de l'industrie lourde qui demande du temps et des investissements considérables. Ainsi pour arriver en 2050 avec une industrie maritime neutre en carbone, il est nécessaire que l'Etat commence dès maintenant à insuffler cette stratégie.

La France possède d'importants atouts grâce à ses immenses espaces maritimes et son parc électro nucléaire, la présence d'eau douce en grande quantité et pourrait ainsi bénéficier de cette aubaine pour imposer ou fortement inciter les électriciens à produire ces e-carburants (hydrogène recombinaison en méthanol ou ammoniac) en complément de la demande des besoins terrestre.

Pour cela, il faut que l'Etat établisse une stratégie claire pour prioriser les technologies d'avenir et instaurer une dynamique industrielle car cette industrie de la décarbonation est très capitalistique avec des investissements à moyen long termes (20-30 ans), durée d'investissement peu compatible avec uniquement l'investissement privé qui recherche un retour sur investissement plus courts (<10 ans).

FICHE N°6

Quelles priorités de souveraineté dans les technologies navales ?

Un besoin : obtenir la supériorité informationnelle navale et sous-marine dans un environnement contesté

Depuis plus d'un siècle, le développement économique mondial s'est largement appuyé sur l'exploitation des ressources énergétiques fossiles, notamment le pétrole et le gaz. Les espaces maritimes ont progressivement occupé une place centrale dans ce système énergétique, avec le développement de l'offshore qui a permis d'accéder à de nouvelles ressources à mesure que les gisements terrestres se raréfiaient. Toutefois, malgré l'innovation technologique et l'ouverture de nouvelles filières comme les hydrocarbures de schiste, la question du pic des ressources et des limites de ce modèle de croissance énergétique se pose aujourd'hui avec une acuité croissante.

Parallèlement, la prise de conscience des limites environnementales et climatiques a profondément transformé les politiques publiques et les stratégies industrielles. Les sociétés contemporaines s'engagent progressivement dans une transition énergétique marquée par la décarbonation, la préservation des écosystèmes et des objectifs d'aménagement du territoire plus contraints. Cette évolution conduit à une électrification croissante des usages – transport, industrie, numérique – entraînant une augmentation importante de la demande en électricité. Les espaces maritimes jouent un rôle majeur dans cette dynamique, notamment à travers le développement de l'éolien en mer, des câbles sous-marins ou des gisements miniers profond.

Le contexte géopolitique international est aujourd'hui marqué par une forte montée des tensions, qui se répercutent directement sur les espaces maritimes et les infrastructures énergétiques. Plusieurs régions stratégiques concentrent ces rivalités, notamment le Moyen-Orient, l'Arctique ou encore l'Indo-Pacifique. Les routes maritimes constituent des points de passage essentiels pour l'approvisionnement énergétique mondial, ce qui en fait des zones particulièrement sensibles. La récente crise autour du détroit d'Ormuz illustre cette vulnérabilité.

Plus largement, les rivalités entre grandes puissances, la sécurisation des ressources énergétiques et la compétition pour les matières premières stratégiques renforcent la militarisation et la surveillance des espaces maritimes. Les infrastructures offshore – plateformes pétrolières et gazières, câbles sous-marins, terminaux portuaires ou champs gaziers en mer – deviennent ainsi des actifs critiques et parfois des cibles potentielles dans les rapports de force internationaux.

Dans ce contexte de transition, les espaces maritimes sont un lieu stratégique majeur : lieu de compétition pour l'accès aux ressources et leur exploitation, théâtre de conflits potentiels, et espace encore largement à découvrir et à protéger. La connaissance de ce milieu devient un enjeu stratégique, permettant à la fois l'exploitation durable et la protection des infrastructures, des richesses marines et sous-marines.

Il devient alors essentiel d'y bénéficier d'une supériorité informationnelle navale et sous-marine.

La connaissance de l'environnement marin repose sur trois piliers :

- L'observation spatiale qui permet de couvrir de vastes zones, apportant de grandes surfaces de mesures mis ne permettant ni une présence continue, ni une vue sous la surface de l'océan.
- L'observation in-situ qui permet d'apporter des informations très précises sur et sous l'océan mais son coût élevé limite le déploiement massif de capteurs en mer.
- Le jumeau numérique, les modèles et, pour la défense, les centres de contrôle et de commandes, qui permettent de regrouper toutes les données et de modéliser cet environnement difficilement accessible.

La France dispose de nombreux atouts dans ces domaines :

- Une expertise spatiale : avec le CNES, CLS, Thales Alenia Space et Airbus Defence and Space, ainsi qu'un tissu industriel riche et varié.
- Une expertise scientifique : le CNRS, l'Ifremer et d'autres organismes publics sont accompagnés par des entreprises proposant des systèmes dronisés de collecte de données scientifiques, comme Exail ou Alseamar.
- Le développement des jumeaux numériques : Mercator Ocean International, basé à Toulouse, est l'acteur majeur pour la science, tandis que des entreprises comme Dassault Systèmes, Naval Group ou Thales proposent des jumeaux numériques pour la défense.

Alors que les enjeux économiques et de souveraineté sont majeures pour la France

Les enjeux liés à la mer se déclinent en plusieurs secteurs clés, reflétant à la fois son immense potentiel et les défis majeurs qu'elle représente. Les ressources marines, d'une diversité et d'une importance exceptionnelles, jouent un rôle central dans l'équilibre économique, écologique et géopolitique de la France. La pêche constitue un pilier de la sécurité alimentaire, tandis que les ressources énergétiques (éoliennes offshore, hydroliennes, houlomoteurs) et les ressources minérales (nODULES polymétalliques, terres rares) des fonds marins ouvrent des perspectives stratégiques pour la transition énergétique et l'industrie de demain.

Cependant, ces richesses sont menacées par des pratiques illégales, comme la pêche INN (Illégale, Non déclarée, Non réglementée), qui épuise les stocks de poissons et déséquilibre les écosystèmes, ou encore par le pillage des ressources, notamment dans les zones économiques exclusives (ZEE) et en haute mer. Face à ces enjeux, la Marine nationale française doit pouvoir disposer des moyens nécessaires pour surveiller, protéger et contrôler ce vaste espace maritime, qui représente près de 10,2 millions de km², soit la deuxième ZEE mondiale (10,9 millions de km2 pour le plateau continental).

La France, avec la deuxième zone économique exclusive (ZEE) mondiale, dispose d'un patrimoine maritime exceptionnel. Pourtant, une inaction ou un échec dans la protection et la valorisation de cet espace exposeraient le pays à des risques majeurs, à la fois économiques, géopolitiques et stratégiques.

En cas de perte de contrôle sur ses espaces maritimes, la France pourrait voir sa souveraineté affaiblie et sa marge de manœuvre diplomatique réduite. Une dépendance accrue aux ressources importées (énergie, minerais, produits de la mer) entraînerait une vulnérabilité économique, avec des coûts croissants pour l'approvisionnement et une exposition aux tensions géopolitiques. Par exemple, une dépendance aux terres rares ou aux hydrocarbures contrôlés par des puissances étrangères pourrait limiter la liberté d'action de la France sur la scène internationale.

En combinant innovation technologique, coopération internationale et engagement opérationnel, la France doit renforcer sa capacité à protéger ses intérêts maritimes, à lutter contre les activités illicites et à garantir une exploitation durable des ressources de la mer, tout en affirmant sa souveraineté sur un espace stratégique.

Recommandation

Compte tenu des défis auxquels la France doit faire face, la stratégie de développement technologique navale doit évoluer d'une logique de production technologique fragmentée vers une approche systémique centrée sur la donnée maritime. L'enjeu n'est plus seulement de produire des plateformes navales performantes, mais de structurer des solutions capables de collecter, agréger, traiter et valoriser massivement l'information issue du milieu maritime.

Cette évolution suppose d'abord une dronisation accrue de la collecte de données : drones de surface, drones sous-marins, capteurs fixes, systèmes embarqués et contribution croissante du spatial doivent permettre d'obtenir une couverture plus dense, continue et économiquement soutenable des espaces maritimes. La donnée produite doit ensuite être centralisée dans des architectures souveraines de type data lakes, organisées autour de standards communs permettant le partage entre usages civils, industriels, scientifiques et de défense. L'étape suivante repose sur l'exploitation de ces données par intelligence artificielle et jumeaux numériques, afin de modéliser les environnements, prévoir les évolutions, optimiser les opérations et améliorer la prise de décision. Cette logique impose de maîtriser les infrastructures critiques : robotique, câbles, communications sécurisées, cloud souverain, chaînes satellitaires et technologies newspace.

Les bénéfices attendus sont multiples : développement de nouvelles capacités industrielles exportables, amélioration de la connaissance scientifique, renforcement de l'autonomie stratégique et meilleure anticipation des transformations à venir – érosion des côtes, pression sur l'économie bleue, déplacements de population ou besoins de protection des infrastructures critiques.

Cette stratégie exige un pilotage étatique fort et unifié, car elle doit concilier des intérêts très différents – économiques, industriels, scientifiques, militaires – autour d'un objet commun : la mer. Seule une coordination centrale, portée par l'État, peut garantir la cohérence entre les plans d'investissement, le soutien à la R&D, la politique export et l'organisation des filières. Elle doit rassembler tous les acteurs clés : DGA, régions, GICAN, recherche publique, et grands groupes comme TotalEnergies, CMA CGM, Airbus ou EDF. La mise en œuvre de cette vision doit être engagée sans délai, car les cycles technologiques et industriels maritimes, par nature longs, nécessitent une anticipation et une action immédiates pour en tirer pleinement parti.

FICHE N°7

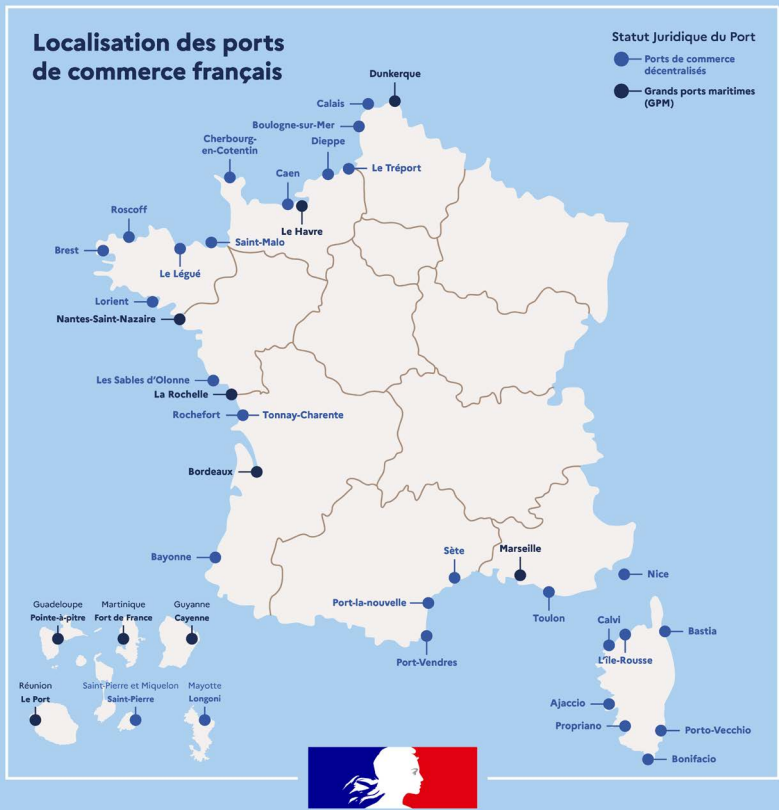
Stratégie de renforcement de l'attractivité des ports français : cohérence de façade maritime, innovations et souveraineté

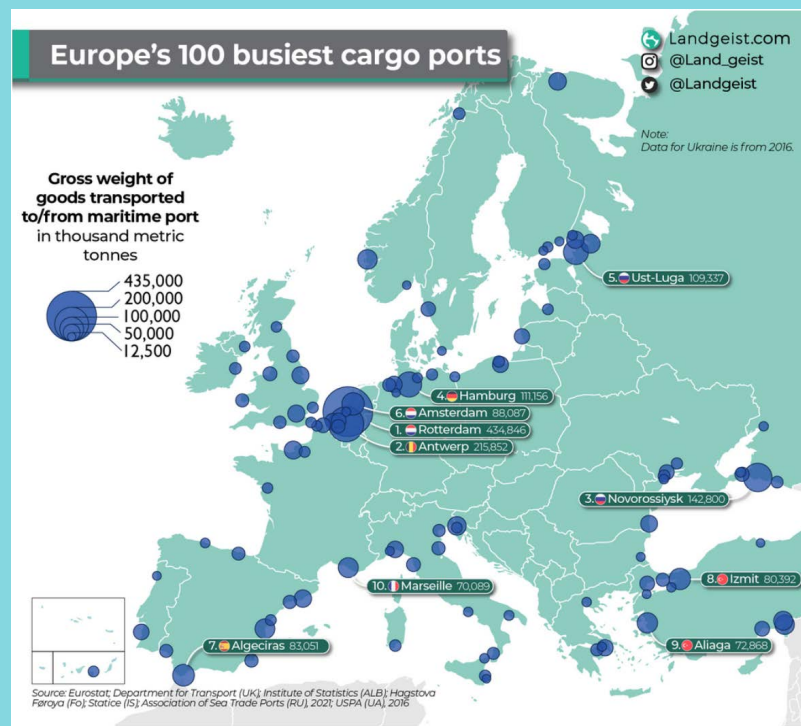
Les ports français, portes d'entrée privilégiée des territoires, constituent des infrastructures stratégiques, dont l'attractivité dépend aujourd'hui d'une combinaison de facteurs politiques, géographiques, industriels, logistiques, énergétiques et numériques. La France dispose d'une position maritime favorable, avec des façades sur l'Atlantique, la Manche, la Méditerranée et des territoires ultramarins qui lui confèrent la deuxième ZEE mondiale. Cette diversité permet aux ports français d'accueillir à la fois des flux commerciaux traditionnels et de se positionner sur des filières innovantes et stratégiques telles que l'accueil des data centers et l'atterrissage de câbles. Il est important de réfléchir, pour des raisons de souveraineté et de renforcement de notre économie maritime à un retour au premier plan de nos ports de commerce français (ports décentralisés et grands ports maritimes).

1. CONTEXTE

Les ports français disposent d'un avantage géographique majeur : leur positionnement à proximité et, souvent, à équidistance de plusieurs grands marchés mondiaux. Les ports méditerranéens français, notamment Marseille-Fos et Toulon, se situent ainsi à l'interface des flux reliant l'Europe, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Asie, tandis que les ports des façades atlantiques et nord-européennes comme la Rochelle, le Havre ou Dunkerque, permettent une connexion directe aux grands corridors logistiques continentaux et transatlantiques. En tant qu'infrastructures critiques assurant l'entrée, le contrôle et la fluidité des flux de marchandises, d'énergie et de passagers, les ports de commerce jouent un rôle déterminant dans la souveraineté économique et la sécurité stratégique du territoire national français.

Historiquement, en complément des transports de passagers, les ports français constituaient des pôles industrialo-portuaires, concentrant sidérurgie, raffinage, chimie et industries agro-alimentaires, générant des flux massifs d'importation de matières premières et d'exportation de produits transformés. Un schéma portuaire adossé à un modèle économique volumétrique (marchandises, passagers, m² amodiés) encourageant la concurrence entre les ports français, laissant en marge le levier que constitue une tarification modulée selon la valeur et la contribution économique des flux. Un modèle économique où l'alourdissement de la fiscalité





(impôt sur les sociétés, réforme de la taxe foncière), et la complexité de l'accès aux différentes sources de financements, pèsent sur les finances portuaires.

Aujourd'hui, ce modèle historique semble trouver ses limites, avec pour conséquence une perte d'attractivité des ports français. Très récemment, l'alliance Gemini (partenariat opérationnel annoncé fin 2023 entre Mærsk et Hapag-Lloyd, effectif depuis février 2025) reportait les escales traditionnellement opérées à Fos et au Havre sur les hubs concurrents (Anvers, Rotterdam, Algésiras, Gioia Tauro). Un choix industriel annoncé comme rationnel, fondé sur la fiabilité, la performance et la maîtrise du risque. Cet événement a constitué un révélateur brutal: dans un transport maritime désormais piloté comme une supply chain intégrée, les ports français peinent à répondre aux standards attendus pour devenir des hubs mondiaux de premier rang.

Plusieurs causes peuvent expliquer cette perte de vitesse.

En premier lieu, les conséquences de la désindustrialisation, de la concurrence accrue entre ports mondiaux et des nouvelles contraintes énergétiques, avec la suppression programmée des énergies fossiles, impactent profondément les activités portuaires historiques. À cela s'ajoute la montée en puissance de la fiscalité carbone maritime européenne (EU ETS et FuelEU Maritime), qui modifie progressivement les équilibres économiques du transport maritime, influence les stratégies d'escales des armateurs et renforce la pression concurrentielle entre ports européens et hubs situés hors de l'Union européenne. Les ports restent sur leur modèle et font perdurer la concurrence infranationale. Peu de pistes innovantes sont explorées pour identifier de nouveaux leviers de croissance. Or l'exploitation des ZEE, des ressources halieutiques et des fonds marins qui pourrait représenter un nouveau facteur d'attractivité en s'adossant à une valorisation ou à une rénovation de friche liées à des activités désormais abandonnées par des politiques d'optimisation du foncier.

D'un point de vue gouvernance, les ports français bénéficient d'un modèle majoritairement adossé aux pouvoirs publics, tout en s'appuyant sur une chaîne de valeur largement ouverte via des concessions et des opérateurs privés pour assurer performance et attractivité. Cette organisation permet de garantir la souveraineté nationale et une vision globale. Elle a cependant une première limite qui est de favoriser des politiques descendantes (environnementale, industrielle, énergétique), rédigées sans réelle concertation entre les organismes concernés (ex. GICAN ou Direction interrégionale de la mer) et les instances portuaires, rendant difficile leur cohérence dans la mise en œuvre.

Parallèlement à cela, il faut noter que la stratégie portuaire française est régie par plusieurs niveaux de décision complémentaires, qui peuvent engendrer des délais et des rigidités susceptibles d'affecter la performance opérationnelle et l'agilité stratégique des ports français. Des niveaux de décision à l'origine de plusieurs documents : Stratégie Nationale pour la mer et le littoral, DSF, SNP, Observatoire de la performance portuaire, feuilles de route sectorielles, Plans stratégiques ; et réglementations nationales et européennes. Une organisation qui se traduit également par un système douanier complexe. Ainsi, la gouvernance multi-niveaux et la superposition des cadres stratégiques construisent une vision ambitieuse et vertueuse des ports français, mais affaiblissent leur attractivité opérationnelle et la lisibilité pour les acteurs économiques faute de hiérarchisation, de priorisation, d'organisations territoriales et de mécanismes d'arbitrage clairs et agiles. Cette stratification réglementaire nuit

pour finir à l'agilité d'implantation des activités économiques dans les zones industrialo portuaires, en raison notamment, de la rigidité d'exploitation du foncier.

Sur le plan géopolitique, les ports français subissent de plein fouet une situation mondiale en tension. L'instabilité autour du canal de Suez portée par les risques sécuritaires, géopolitiques, assurantiels et opérationnels affectant l'axe mer Rouge-Suez, réduit sa fiabilité et renchérit son usage, poussant les armateurs à privilégier des routes alternatives malgré un allongement des distances, notamment le contournement par le Cap de Bonne-Espérance, avec pour effet une baisse mesurable des transits en Méditerranée. Dans l'avenir, l'échiquier concurrentiel des ports français pourrait à moyen terme être amené à être encore fortement influencé par des enjeux stratégiques et géopolitiques. La Route du Nord et les nouvelles routes maritimes arctiques offrent des opportunités de flux plus rapides entre l'Asie et l'Europe, mais confronteront également les ports français, qui plus est méditerranéens, à un éloignement des flux massifs en provenance des marchés asiatiques.

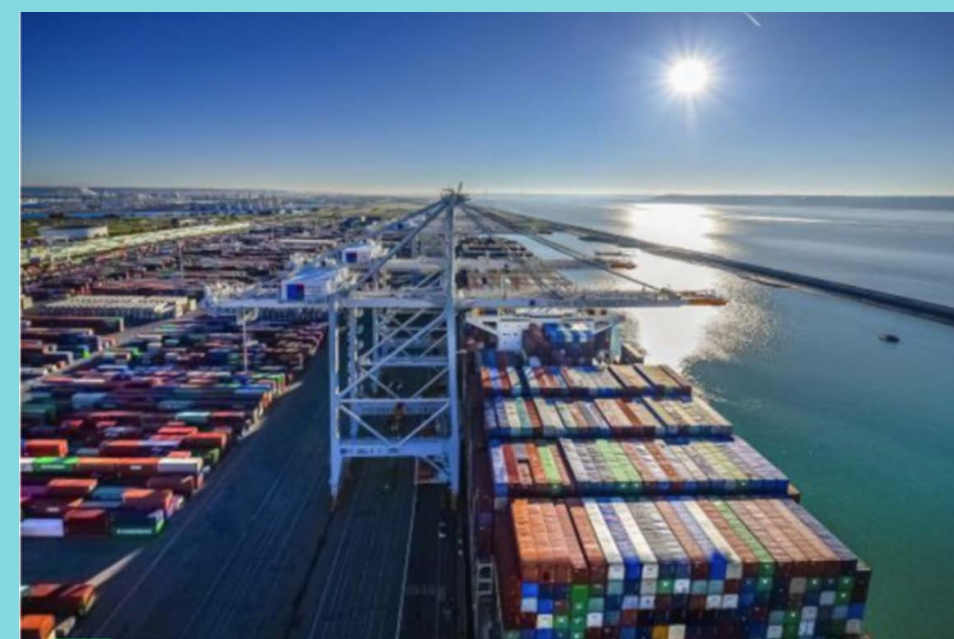
Dans ce contexte, la souveraineté française devient un enjeu majeur : les ports doivent garantir la maîtrise des flux, la sécurité énergétique et la logistique stratégique, tout en assurant la compétitivité face aux grands hubs nord-européens. A cela s'ajoute les effets de la politique économique offensive de l'administration Trump qui fragilisent les échanges transatlantiques par une hausse subie des droits de douane sur les produits européens. Ils exposent la France à une baisse des exportations vers les Etats Unis réduisant de fait certains flux portuaires notamment industriels et agricoles.

2. ENJEUX

Dans un contexte de fragmentation géopolitique, de tensions commerciales et de réorganisation des chaînes d'approvisionnement mondiales, les ports redeviennent des infrastructures de puissance, conditionnant à la fois l'autonomie stratégique, la continuité économique et la capacité de projection des États.

Les ports français participent également à l'autonomie stratégique européenne.

En conclusion, les ports de commerce français disposent d'atouts géographiques et maritimes majeurs, mais leur attractivité est aujourd'hui fragilisée par la désindustrialisation, la transition énergétique, un modèle fragmenté qui affaiblit leur capacité à s'imposer comme des écosystèmes portuaires intégrés, rapides et stables face à une concurrence internationale accrue. À cela s'ajoutent des enjeux géopolitiques et de souveraineté qui redéfinissent les flux mondiaux et exigent des ports plus agiles, innovants et sécurisés. Pour reconquérir des parts de marché et bâtir un système portuaire français métropolitain et ultramarin plus performant, souverain et attractif, les ports doivent prioritairement consolider une approche collective nationale, repenser leurs modèles économiques, accélérer l'innovation logistique, énergétique et numérique, renforcer leur rôle industriel et redevenir des espaces de réindustrialisation stratégique capables d'accueillir les nouvelles filières énergétiques, maritimes, numériques et industrielles nécessaires à la souveraineté économique nationale. Cette transformation suppose également de dépasser une logique portuaire fondée sur la croissance des volumes



©HAROPA PORT / SAMUEL SALAMAGNON

pour construire des modèles économiques davantage orientés vers la valeur créée par les flux, leur contribution territoriale, industrielle, énergétique et environnementale, ainsi que leur capacité à renforcer la résilience économique nationale.

3. RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION PRINCIPALE : Renforcer la gouvernance stratégique et la souveraineté portuaire et développer une stratégie portuaire pour chaque façade maritime déclinant la stratégie nationale portuaire (adoptée lors du Comité interministériel de la mer (CiMer) organisé au Havre le 22 janvier 2021).

La reconquête de l'attractivité des ports français passe prioritairement par une évolution de leur gouvernance. Dans un contexte de compétition logistique mondiale, de fragmentation géopolitique, de transition énergétique et de sécurisation des chaînes d'approvisionnement, les ports ne peuvent plus être pilotés comme des infrastructures isolées ou placées dans une logique de concurrence infranationale. Ils doivent désormais être considérés comme les composantes d'un système stratégique national intégré, participant directement à la souveraineté économique, énergétique, industrielle, logistique et sécuritaire du pays.

Cette cohérence nécessite un renforcement du pilotage stratégique territorial de l'État. Une articulation plus forte entre préfet maritime et préfet de région permettrait d'améliorer la coordination entre politiques maritimes, industrielles, logistiques, énergétiques et sécuritaires. À terme, une gouvernance inspirée des logiques de zones de défense pourrait contribuer à structurer une véritable stratégie de souveraineté portuaire par façade maritime, en développant une interface terre-mer plus intégrée dans la conduite des politiques publiques portuaires.

Cette évolution ne suppose pas une recentralisation administrative, mais une organisation plus lisible, plus réactive et plus cohérente des responsabilités publiques. Elle permettrait de fluidifier les arbitrages stratégiques, d'améliorer la coordination des investissements et de renforcer la résilience des infrastructures critiques dans un environnement international désormais piloté par la maîtrise du risque, la rapidité décisionnelle et la fiabilité logistique.

Dans cette logique, l'exemple du modèle des sociétés portuaires, déjà éprouvée dans plusieurs ports, constitue un cadre pertinent notamment pour les ports décentralisés. En associant État, collectivités territoriales et acteurs économiques dans une gouvernance opérationnelle commune, il permet de renforcer concrètement la présence de l'État dans les ports décentralisés tout en conservant l'agilité de gestion des territoires. Ce modèle favorise également une meilleure articulation entre stratégie nationale, réalités économiques locales et besoins des filières industrielles et logistiques.

Cette gouvernance rénovée doit enfin permettre de dépasser les effets de superposition actuels entre stratégies nationales, documents de façade, politiques sectorielles et réglementations multiples, qui affaiblissent aujourd'hui la lisibilité et l'efficacité de l'action portuaire française. La capacité des ports français à retrouver une place de premier plan dépendra autant de leurs infrastructures que de leur capacité à fonctionner comme un réseau stratégique coordonné.



Photo SA Ports Toulon-La Seyne, Studio Colas

Dans cette perspective, la mise en œuvre d'une véritable stratégie portuaire de façade devient le prolongement opérationnel naturel de cette gouvernance renouvelée, afin d'organiser la complémentarité entre grands ports maritimes, ports décentralisés, corridors logistiques et filières industrielles à l'échelle des grandes façades maritimes françaises.

Recommandations secondaires en appui de la recommandation principale

Construire une organisation portuaire coordonnée à l'échelle des façades maritimes

La performance du système portuaire français dépend de sa capacité à fonctionner de manière coordonnée à l'échelle des façades maritimes. D'un point de vue opérationnel, une organisation en réseau, fondée sur la complémentarité entre grands ports et ports secondaires, permet d'optimiser la répartition des flux. Les grands ports concentrent les trafics massifiés, tandis que les plus petits assurent une distribution fine vers les territoires. Ce modèle nécessite le développement du cabotage et le renforcement des connexions multimodales, notamment ferroviaires et fluviales, afin de proposer des alternatives durables au transport routier. Il contribue ainsi à une meilleure desserte des hinterlands et à la compétitivité des filières industrielles.

Cette logique de complémentarité suppose également de sortir d'une concurrence infranationale entre ports français pour construire de véritables systèmes portuaires de façade. Dans cette organisation, les grands ports assurent les fonctions de massification et d'interconnexion internationale, tandis que les ports décentralisés assurent les fonctions de redistribution fine, de cabotage, de proximité industrielle et de desserte territoriale. Cette approche permettrait également de consolider une véritable filière maritime française intégrée, plus cohérente et plus compétitive à l'échelle européenne et mondiale.

Cette organisation de façade doit également s'articuler avec les grands corridors logistiques européens et les dispositifs de financement de l'Union européenne afin de renforcer l'intégration des ports français dans les chaînes de valeur continentales.

Cette organisation doit également permettre de mieux exploiter l'avantage géographique des façades françaises, situées à l'interface des grands flux européens, méditerranéens, africains et transatlantiques. Les ports français disposent d'une position stratégique rare, souvent à équidistance de plusieurs grands marchés internationaux, leur permettant de devenir des plateformes de redistribution, de transformation et de sécurisation des flux à l'échelle européenne.

Enfin, la complémentarité des façades maritimes françaises constitue un avantage géostratégique majeur. La continuité terrestre entre les ports méditerranéens et atlantiques français, avec notamment un corridor d'environ 600 km entre Marseille et Bordeaux, offre une capacité potentielle de contournement stratégique du détroit de Gibraltar et contribue au désenclavement de la Méditerranée occidentale en cas de tensions sur les routes maritimes internationales. À l'image des réflexions menées autour de la sécurisation du détroit d'Ormuz, cette configuration renforce la valeur stratégique du positionnement géographique français à l'échelle européenne et méditerranéenne.

Construire des ports résilients, polyvalents et adaptables

Le contexte actuel des échanges internationaux, marqué par une forte instabilité, des transformations énergétiques majeures et une recomposition des chaînes logistiques mondiales, impose aux ports français une mutation en profondeur. Leur compétitivité ne peut désormais plus reposer uniquement sur leurs atouts traditionnels, tels que leur position géographique ou leurs infrastructures. Elle doit s'appuyer sur leur capacité à devenir des systèmes intégrés, flexibles et résilients, capables d'anticiper les évolutions, d'absorber les chocs et de créer de la valeur à différentes échelles.

Dans un environnement marqué par les crises géopolitiques, climatiques, énergétiques, numériques et logistiques, l'attractivité d'un port reposera avant tout sur son niveau de résilience. Un port attractif est désormais un port capable d'assurer la continuité des flux, de sécuriser les approvisionnements stratégiques et de maintenir un haut niveau de service dans un contexte dégradé. Cette approche implique une transformation profonde du modèle portuaire français vers des infrastructures plus flexibles, interconnectées et souveraines.

La première condition de cette transformation réside dans le renforcement de la polyvalence portuaire. Les ports doivent élargir leur champ d'action en combinant les trafics de marchandises, les flux de passagers, les services et les activités énergétiques. Cette diversification concerne également les capacités de stockage et de traitement afin de mieux absorber les variations de volumes et de types de flux.

Parallèlement, les infrastructures, équipements, organisations opérationnelles et compétences humaines doivent être conçus pour s'adapter rapidement aux fluctuations des marchés, aux ruptures logistiques et aux transformations technologiques. Des équipements modulables, des organisations agiles et des personnels adaptables permettront aux ports français de changer rapidement de fonction, de flux ou de modèle d'exploitation selon les besoins économiques et stratégiques. Cette capacité d'adaptation constituera un avantage concurrentiel majeur dans un environnement international devenu durablement instable.



Photo Port La Nouvelle

Faire évoluer le modèle économique portuaire vers une logique de création de valeur

Le modèle portuaire français demeure encore largement structuré autour d'une logique volumétrique fondée sur les tonnages, les flux passagers ou les surfaces occupées. Cette approche tend à renforcer la concurrence entre ports français sans toujours prendre en compte la valeur économique, industrielle, environnementale ou territoriale réellement générée par les flux accueillis.

Dans un contexte de transition énergétique, de raréfaction du foncier et de recherche d'acceptabilité des activités portuaires, les ports doivent désormais évoluer vers des modèles économiques davantage orientés vers la création de valeur par flux plutôt que vers la seule augmentation des volumes. Cette approche implique une meilleure connaissance des chaînes logistiques, des hinterlands, des filières industrielles et des retombées territoriales associées aux trafics accueillis.

Les politiques tarifaires portuaires pourraient ainsi progressivement intégrer des critères liés à la contribution économique locale, à l'emploi, à la décarbonation, à l'innovation industrielle, à la résilience logistique ou encore à l'intégration dans les chaînes de valeur stratégiques. Une telle évolution permettrait de renforcer la rentabilité des places portuaires tout en favorisant un développement plus durable, plus souverain et mieux intégré aux besoins économiques des territoires.

Optimiser le foncier portuaire

L'optimisation du foncier constitue un enjeu majeur pour l'attractivité des ports français. Aujourd'hui, la complexité réglementaire, la superposition des procédures administratives, les contraintes d'urbanisme et la rigidité des modalités d'occupation du domaine portuaire freinent l'implantation rapide d'activités économiques et industrielles. Cette situation limite la capacité des ports à attirer des investisseurs, à développer de nouvelles filières et à s'adapter aux évolutions du marché international.

Face à la rareté des espaces disponibles, les ports doivent mieux valoriser les friches industrielles et développer des solutions innovantes, notamment des infrastructures souterraines permettant de libérer du foncier en surface tout en sécurisant certaines installations sensibles.

Une évolution des modèles de gestion foncière apparaît également nécessaire afin de renforcer l'attractivité économique des places portuaires françaises. Sans remettre en cause les exigences environnementales, de souveraineté ou de protection du domaine public, les ports doivent disposer de cadres plus souples et plus lisibles pour accélérer l'implantation d'activités stratégiques, industrielles, logistiques, énergétiques ou numériques.

Plusieurs grands ports internationaux comme Rotterdam, Anvers-Bruges ou Singapour s'appuient déjà sur des stratégies foncières intégrées associant planification de long terme, procédures simplifiées, guichets uniques et coordination renforcée entre autorités publiques et acteurs économiques. Ces approches permettent d'accueillir plus rapidement de nouvelles activités stratégiques et de renforcer l'effet d'entraînement économique des zones portuaires. Dans cette perspective, les ports français gagneraient à développer une logique de « foncier productif », orientée vers la création de valeur, l'innovation industrielle et la souveraineté économique nationale.

Transformer les ports en pôles de services globaux créateurs de valeur

Dans cette dynamique, le rôle du port doit être repensé en profondeur pour évoluer vers une véritable plateforme de services globale. Il ne s'agit plus seulement d'un lieu de transit, mais d'un espace créateur de valeur. L'optimisation du temps d'escale des navires devient un enjeu central : ce temps peut être valorisé par la proposition de services variés tels que la maintenance, la réparation, la formation des équipages ou encore des prestations de confort. Le développement d'un écosystème d'entreprises spécialisées autour du port est également crucial pour répondre aux besoins des acteurs maritimes. Cette évolution suppose un effort important en matière de formation, notamment dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la cybersécurité. En outre, cette stratégie renforce l'ancrage territorial des ports, en générant des retombées économiques locales et en favorisant l'emploi, ce qui améliore leur acceptabilité par les populations.

Le port doit ainsi évoluer vers un modèle de « pôle de services global », capable d'intégrer autour des fonctions logistiques traditionnelles des services à forte valeur ajoutée : maintenance, réparation, soutien technique, services aux équipages, formation, cybersécurité, gestion énergétique, données numériques et services industriels spécialisés. Cette logique permet de transformer le temps d'escale en temps productif et de renforcer durablement la fidélisation des armateurs, logisticiens et opérateurs industriels. Cette stratégie contribue également à une forme de « poldérisation économique » des territoires portuaires, par laquelle le port irrigue directement l'économie locale via les emplois, la sous-traitance, les services et la consolidation d'écosystèmes industriels et maritimes spécialisés.

Faire des ports des acteurs centraux des transitions énergétique et numérique

Les ports doivent également se positionner comme des acteurs clés des transitions énergétique et numérique. Leur rôle dans le stockage et la sécurisation des ressources énergétiques est amené à croître, notamment avec le développement de nouvelles formes d'énergie comme l'hydrogène. En parallèle, la montée en puissance du numérique nécessite des investissements dans la gestion des données et la cybersécurité. L'implantation de centres de données à proximité des ports constitue à cet égard un levier stratégique, tant pour améliorer les performances que pour renforcer la souveraineté numérique. Dans ce contexte, l'EU ETS maritime et les nouvelles réglementations environnementales européennes accélèrent la nécessité pour les ports de proposer des solutions de décarbonation compétitives : branchement électrique à quai, carburants alternatifs, optimisation énergétique des escales et services de pilotage de la performance carbone.

La maîtrise de la donnée devient également un enjeu majeur de souveraineté portuaire. La digitalisation croissante des chaînes logistiques, des systèmes industriels et des opérations portuaires accroît la dépendance aux infrastructures numériques et expose les ports à des risques cyber de grande ampleur. Les ports français doivent ainsi devenir des infrastructures numériques sécurisées, capables de garantir la maîtrise, l'hébergement et la circulation des données stratégiques, notamment via le développement de centres de données sécurisés et de capacités cyber renforcées.

Structurer une offre portuaire française lisible et compétitive à l'international

Afin de renforcer leur visibilité et leur compétitivité à l'international, la création d'un label portuaire français est également à envisager. Ce label reposerait sur des standards élevés de qualité, de fiabilité et d'innovation, et s'appuierait sur un réseau structuré incluant les ports métropolitains et ultramarins. Cette logique permettrait de proposer une offre cohérente et continue à l'échelle mondiale, notamment en développant des services avancés comme la maintenance prédictive. Les ports ultramarins constitueraient à ce titre des relais essentiels de souveraineté, de présence maritime française et de continuité logistique à l'échelle mondiale.

CONCLUSION

Dans un contexte de fragmentation géopolitique, de compétition logistique mondiale et de transition énergétique accélérée, les ports ne constituent plus uniquement des infrastructures de transport : ils deviennent des outils de puissance, de souveraineté et de résilience nationale.

La priorité stratégique réside désormais dans la capacité de la France à structurer une gouvernance portuaire plus cohérente, capable de dépasser les logiques de concurrence infranationale pour construire une véritable stratégie de façade maritime. Le renforcement de l'articulation entre l'État, les collectivités territoriales, les autorités portuaires et les acteurs économiques devient une condition essentielle de compétitivité, de rapidité décisionnelle et de sécurisation des infrastructures critiques.

Autour de cette gouvernance rénovée doivent s'articuler les autres transformations nécessaires : complémentarité des façades maritimes, résilience des infrastructures, évolution des modèles économiques, optimisation du foncier, développement de services à forte valeur ajoutée et accélération des transitions énergétique et numérique.

Dans cette perspective, l'Union des Ports de France (UPF), notamment à travers la montée en puissance de la commission des ports décentralisés, pourrait jouer un rôle croissant de coordination et de structuration des réflexions stratégiques portuaires à l'échelle nationale.

Les ports français disposent d'atouts géographiques et maritimes majeurs. Leur capacité à fonctionner comme un réseau stratégique coordonné conditionnera directement la souveraineté, la compétitivité et la résilience économique de la France au XXI^e siècle.

FICHE N°8

Quelle stratégie de financement des espaces littoraux dans une perspective de changement climatique ?

1. LA FRANCE FACE AU RISQUE DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

La France hexagonale dispose d'une géographie maritime originale, à la jonction de trois mers (Mer du Nord, Manche, Méditerranée) et de l'océan Atlantique. Au niveau mondial et grâce à ses territoires d'Outre-mer, cette caractéristique se renforce puisque la France est un Etat côtier des océans Indien, Pacifique et Antarctique. A ce titre, elle s'étend sur un linéaire côtier de 20 000 kilomètres (5 500 kilomètres en Métropole) représentant 26 départements français métropolitains, 5 départements ou région d'Outre-Mer et 7 collectivités ultramarines. Cet espace littoral regroupe 947 communes (dont 106 dans les DROM). Historiquement dynamique grâce aux activités marchandes et industrielles de plus de 500 ports, les territoires côtiers se sont développés également autour de différentes activités comme la pêche ou le développement de sites militaires. Surtout, à compter de la fin du XIX^e siècle et l'invention des activités balnéaires, ces espaces ont connu un développement marqué par le tourisme. Ainsi, la population des littoraux représente désormais 12 % de la population nationale mais avec une densité plus de 2,5 fois supérieure. Ce poids, dans l'ensemble des scénarios étudiés devraient se renforcer dans les dix prochaines années alors même que les littoraux sont les espaces les plus vulnérables au changement climatique. En effet, on estime qu'environ un habitant sur huit en zones littorales⁶ est exposé au risque de submersion marine. Ceci se traduit par une estimation de 1,4 million de logements qui pourraient être touchés par ce phénomène, essentiellement en façade Manche est – mer du Nord (25%) et en Méditerranée (25%). En outre, la France est exposée depuis une cinquantaine d'année à une érosion du littoral qui s'est déjà traduit par la perte de trente km². On entend par érosion côtière, la perte progressive de sédiments le long du littoral. Il s'agit d'un phénomène naturel, mais qui s'accélère avec le changement climatique. Cette érosion entraîne le recul du trait de côte (limite terre-mer) vers l'intérieur des terres. Selon l'État, 20 % des espaces côtiers sont concernés (près de 920 km²) avec des disparités très fortes entre les façades. Ainsi, si les départements les plus exposés (Seine-Maritime, Gard, Hérault, Gironde ou Charente-Maritime) possèdent au moins 50 % de leurs côtes en recul, d'autres départements sont moins touchés (moins de 10%) par cette érosion (cas des départements bretons ou de la Corse-du-Sud par exemple). D'ici à 2028, l'État estime qu'un millier de bâtiments sont concernés pour une valeur vénale estimée à 248 millions d'euros. Néanmoins, à l'horizon 2050, l'État estime que 5 200 logements et 1 400 locaux d'activité pourraient être affectés par le recul du trait de côte, représentant une valeur totale de 1,2 milliard d'euros. Enfin, certains scénarios pessimistes, intégrant une hausse du niveau de la mer d'un mètre (hypothèse haute du GIEC) à l'horizon 2100, estiment que 50 000 logements, 55 000 locaux d'activités, 10 000 bâtiments publics, 1 800 kilomètres de routes et 240 kilomètres de voies ferrées pourraient être impactés. Avec un coût estimé (valeur vénale) à « un peu moins de 100 milliards d'euros ». Face à ce défi d'aménagement à venir et à son coût exponentiel, il n'existe pourtant aucune stratégie de financement de l'Etat pour anticiper ces évolutions.

2. ETAT DES LIEUX DES FINANCEMENT MOBILISABLES ET DES PROPOSITIONS ACTUELLES

Pour autant, plusieurs stratégies transversales ou spécifiques ont été développées. La France dispose ainsi d'une Stratégie Nationale Mer et Littoral (SNML), supervisée depuis 2017 par le Conseil National Mer et Littoral (CNML), qui centralise les travaux. En son sein, un Comité national du trait de côte a été créé dans la suite de la loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021. Cette stratégie littorale transversale inclut toutes les problématiques environnementales et socio-économiques des littoraux mais ne dispose pas d'outils financiers spécifiques. Par ailleurs, la France s'est dotée, en 2012, d'une stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte (SNGITC) qui vise selon l'article L.321-13A du code de l'environnement à être le «cadre de référence pour la protection du milieu et la gestion intégrée et concertée des activités au regard de l'évolution du trait de côte à l'échelle d'une cellule hydro-sédimentaire et du risque qui en résulte». Outil de référence pour les communes concernées, la SNGITC se décline en plans opérationnels dont le prochain (2025 – 2030) doit faire l'objet d'un décret d'application. Ce dernier se décline en cinq axes : approfondir et partager la connaissance, engager les territoires dans une trajectoire d'adaptation, mobiliser des outils d'adaptation, impliquer et sensibiliser les acteurs et financer l'adaptation des littoraux. Si la question du financement est bien posée, aucune mesure nouvelle n'a été proposée autre que le recours aux outils existants dans une perspective de performance accrue (fonds vert, taxe Gemapi, agences de l'eau, contrats de plan État-région, financements de l'Union européenne ou de la Banque des Territoires...). Se faisant cette position avalise les recommandations de l'étude inter-inspections financement

des conséquences du recul du trait de côte (novembre 2023). Mis bout à bout ces différents financements peuvent en effet paraître conséquents mais sont en réalité très morcelés, répondent à des objectifs plus large que l'adaptation au changement climatique des espaces littoraux et sont soumis à des critères précis. Ainsi, la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) qui abonde les contrats Etats-Région ne peut être mobilisée que pour soutenir des projets de :

- Rénovation thermique, de transition énergétique, développement des énergies renouvelables ;
- Mise aux normes et de sécurisation des équipements publics ;
- Développement d'infrastructures en faveur de la mobilité ou de la construction de logements ;
- Développement du numérique et de la téléphonie mobile ;
- Création, transformation et rénovation des bâtiments scolaires ;
- Réalisation d'hébergements et d'équipements publics rendus nécessaires par l'accroissement du nombre d'habitants.

D'autres fonds comme le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT) moins doté (200 M€) exclut pour sa part les projets de voiries et de réseaux divers (VRD). En outre, certains dispositifs (crédits européens notamment), requièrent une ingénierie de projet difficile à mettre en place pour des petites communes. Enfin, la mobilisation de certains de ces fonds se ferait au détriment d'investissements utiles à d'autres secteurs.

Si la question du financement de l'adaptation des territoires littoraux aux changements climatiques n'a pas été tranchée, il convient néanmoins de souligner que les communes qui le souhaitent peuvent intégrer le décret « établissant la liste des communes dont l'action en matière d'urbanisme et la politique d'aménagement doivent être adaptées aux phénomènes hydrosédimentaires entraînant l'érosion du littoral ». Les communes volontaires (371 sur 947) pour intégrer ce dispositif via une délibération peuvent ainsi mobiliser certains outils réglementaires comme la possibilité de déroger à certaines dispositions de la loi Littoral sous certaines conditions, un droit de préemption spécifique, l'obtention d'un bail réel d'adaptation à l'érosion côtière (BRAEC).

Financement local ou solidarité nationale ?

Afin d'avancer sur la question du financement du recul du trait de côte, des propositions ont été faites par l'Association Nationale des Elus du Littoral (ANEL), le Conseil national du trait de côte et par des parlementaires. Celles-ci sont devenues urgentes car les dégâts liés à l'érosion se sont accélérés depuis 2021 et parce que la loi « Climat et résilience », en qualifiant de prévisible le recul du trait de côte, a interdit de facto la mobilisation par les collectivités littorales du fonds Barnier. Ces propositions tournent autour de la création d'un Fonds Erosion Côtière (FEC) qui serait abondé par trois sources de financement distinctes :

- une contribution sur le chiffre d'affaires des plateformes de location touristique de courte durée, estimée à 200 millions d'euros avec un taux d'1 % ;
- une taxe additionnelle aux droits de mutation à titre onéreux (DMTO), qui pourrait rapporter environ 20 millions d'euros par an avec un taux de 0,01 % ;
- l'affectation d'une partie de la taxe sur les éoliennes en mer implantées en Zone Economique Exclusive (ZEE).

La réflexion des élus du littoral s'est articulée autour d'une l'idée centrale majeure : face à des enjeux de financement colossaux, la solidarité nationale doit pouvoir s'exercer. Or, c'est ce principe de solidarité qui avait été rejeté par le premier ministre François Bayrou, le 26 mai 2025 lors d'un Comité interministériel de la mer (Cimer) à Saint-Nazaire. Lors des débats sur le projet de loi de finances (PLF) 2026, la députée de la Gironde, Sophie Panonacle, également présidente du Comité national du trait de côte, avait réussi à faire passer par amendement la première proposition, finalement abandonnée lors de l'adoption finale du texte. La proposition concernant les droits de mutation à titre onéreux avait été repoussée par les députés en novembre 2025.

L'hypothèse de la taxation sur les éoliennes en mer implantée en ZEE n'a pas encore fait l'objet d'arbitrage mais constitue à l'heure actuelle la solution la plus solide et la plus durable au regard des enjeux financiers à venir. A la différence de la taxe éolienne sur le domaine public maritime (DPM), elle n'a pas encore fait l'objet d'une affectation spécifique. En effet, le produit de la taxe éolienne sur le DPM a été répartie selon le diagramme suivant.

Le produit de la taxe éolienne est calculé à partir du nombre de MW installé en mer multiplié par un tarif annuel révisé tous les ans. En 2026, ce dernier s'élève à 20 248€ / MW installé.

Actuellement, huit projets éoliens en mer sont en cours de développement ou en attente d'un appel d'offres. De manière prospective, et à l'horizon 2035 / 2040, on peut estimer que le produit de la taxe éolienne en ZEE s'élèverait à près de 2 milliards d'euros, soit pratiquement deux fois plus que les estimations d'investissement à horizon 2050.

Néanmoins, cette proposition se heurte à plusieurs difficultés. Tout d'abord, l'article 36 de l'ordonnance n° 2016-1687 du 8 décembre 2016 relative aux espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction de la République française dispose que «Les impositions mentionnées à la deuxième partie du livre 1^{er} du Code général des impôts et perçues au profit des collectivités territoriales et de divers organismes, ne sont

Zone	Fécamp grand large	Centre Manche 1	Centre Manche 2	Sud Hérault 1	Sud Hérault 2	Golfe de Fos 1	Golfe de Fos 2	Golfe du Lion Centre
Appels d'offre	10 (lancement en 2026)	4	8	6	9	6	9	10 (lancement en 2026)
Puissance installée	2 X 2 GW	1 GW	1,5 GW	230 et 280 MW	450 à 550 MW	230 et 280 MW	450 à 550 MW	2 GW
Mise en service		2032	2033	2032	2032/4	2031	2032/ 4	
Produit taxe (base de 2026 : 20 248 € / MW installé)	80, 992M€	20,248M€	30,372M€	4, 657M€	9, 111M€	4, 657M€	9, 111M€	40, 496M€
Total	1,99644Md€							

Tableau récapitulant les projets éoliens en ZEE.

pas applicables sur le plateau continental ni en zone économique exclusive, à l'exception des contributions indirectes prévues au chapitre II du titre ». A ce titre, à la différence du DPM, les collectivités ne peuvent pas être affectataires d'une telle taxe. En outre, la liste des communes affectataires d'une partie des taxes éoliennes sur le DPM est établie au regard de critères objectifs, notamment la « covisibilité » avec un parc éolien. Ce critère, s'agissant de parcs éoliens en ZEE, est plus fragile, surtout pour abonder un fonds qui devra être mobilisable au profit de l'ensemble des communes littorales. Cette incapacité juridique a d'ailleurs été relevée par le rapport CGEDD, IGAM, IGF « éoliennes en mer en zone économique exclusive (statut juridique et fiscal) » de juin 2021. Ce même rapport avait néanmoins recommandé de « privilégier la création d'un fonds sans personnalité juridique pour la gestion des recettes de la taxe sur les éoliennes maritimes en zone économique exclusive (ZEE) et sous coordination ». Dans l'esprit des rapporteurs, le produit de cette taxe aurait permis de financer un certain nombre d'activités socio-économiques et environnementales, telles que décrites dans la SNML. Dès lors, ce fonds pourrait très bien être déconcentré au niveau des façades maritimes et être administré par les préfets coordonnateurs de façade maritime. Ce fonds fonctionnerait comme le fonds littoral 21, devenu le plan d'adaptation au changement climatique du littoral d'Occitanie (PACCLO). Ce dernier, initiative régionale, permet à l'État et à la Région de s'entendre sur le financement des activités littorales (renaturation par exemple) et de fonctionner par appels à projets thématiques. Dans le cadre du recul du trait de côte, cela permettrait aux communes d'avoir accès à un fonds dédié mais aussi à établir une stratégie d'aménagement de long terme. En effet, l'intérêt d'un fonds maritime dédié tant aux impacts du recul du trait de côte qu'à ceux liés aux activités socio-économiques serait de pouvoir disposer de crédits permettant d'anticiper l'adaptation au changement climatique de manière plus large.

3. RECOMMANDATIONS

Recommandation : Faire valider en Cimer la création d'un fonds d'adaptation des espaces maritimes et littoraux (FAEML) qui puisse financer l'ensemble des sujets de la SNML, avec un pilier « trait de côte » et des budgets sanctuarisés à 50 %. Ce fonds serait placé sous coordination des ministères chargés de la mer, de l'écologie, de l'intérieur et du budget. De manière opérationnelle, les préfets de régions littorales, sous supervision des préfets coordonnateurs de façade, piloteront la consommation des crédits alloués. Ces derniers pourront venir abonder les contrats de plan Etat – Région en constituant un volet littoral.

En parallèle, le décret n° 2026-95 du 13 février 2026 modifiant le décret n° 2022-750 du 29 avril 2022 établissant la liste des communes dont l'action en matière d'urbanisme et la politique d'aménagement doivent être adaptées aux phénomènes hydrosédimentaires entraînant l'érosion du littoral devra être modifié pour intégrer le nouveau fonds aux outils déjà existants. Seules les communes listées dans l'arrêté pourront bénéficier d'un abonnement au fonds ; singulièrement concernant les mesures « érosion ». Ces dernières devront également présenter une stratégie locale d'adaptation

Les projets éoliens en ZEE ne seront mis en service qu'à compter de 2032. A ce titre, il paraît pertinent de réaliser un audit de la consommation des fonds issus du produit de la taxe éolienne sur le DPM, singulièrement sur les fonds affectés à l'Office français de la biodiversité. Cet audit pourra être confié à une inspection CGEDD, IGAM, IGF afin d'évaluer la performance de consommation des crédits et, le cas échéant proposer des réallocations vers des thématiques d'adaptation au changement climatique.

Enfin, dans une logique « la mer finance la mer » mais dans une vision plus prospective, la création des EPR 2 à Penly et Gravelines devra permettre de s'interroger à nouveau sur le cadre fiscal lié à des installations nucléaires à refroidissement à eau de mer. Dans ce contexte évolutif, l'affectation d'une partie de ces futures entrées fiscales pour financer des opérations coûteuses de recul du trait de côte apparaît également comme une piste intéressante.

FICHE N°9

Stratégie de définition des aires marines protégées (AMP)

Définition qualitative commune d'une aire protégée : En cohérence avec le cadre international et la définition inscrite dans la stratégie nationale des aires protégées, une aire protégée est « un espace géographique clairement défini, reconnu, consacré et géré, par tout moyen efficace, juridique ou autre, afin d'assurer à long terme la conservation de la nature ainsi que les services écosystémiques et les valeurs culturelles qui lui sont associés ».

1. CONTEXTE

Les océans jouent un rôle essentiel dans la régulation climatique, la sécurité alimentaire et le développement économique. Cependant, la pression croissante exercée par les activités humaines et le changement climatique fragilise les écosystèmes marins. L'action publique est donc déterminante pour organiser la protection, la régulation et la planification de l'espace maritime.

Les AMP constituent un instrument central des politiques publiques environnementales, permettant de répondre aux engagements internationaux (Convention sur la diversité biologique, cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal), aux cadres européens (Directive Natura 2000, Directive-Cadre sur l'Eau, Directive cadre stratégie pour le milieu marin) et régionaux (conventions de Barcelone, OSPAR) tout en structurant une gestion durable des ressources marines.

La France mène une politique volontariste de création et de gestion d'aires marines protégées qui est inscrite dans sa législation (code de l'environnement) et dans pas moins de trois stratégies de politiques publiques de la mer et du littoral (stratégie nationale mer et littoral, stratégie nationale biodiversité et stratégie nationale pour les aires protégées). Des déclinaisons par façade ou régionales de ces stratégies sont également mises en

œuvre. Ces espaces, délimités en mer avec un ou plusieurs objectifs de protection de la nature à long terme, accompagnés de mesures de gestion, sont au nombre de 603 en métropole et outre-mer (voir Figure 1). Les engagements internationaux et nationaux sont ambitieux : 30% des espaces maritimes doivent être protégés d'ici à 2030 dont 10% sous le statut de zone de protection forte (ZPF). Ces engagements sont déclinés au niveau régional en fonction des caractéristiques de chaque espace (par ex. seulement 5% de ZPF en Méditerranée), et s'articulent avec les outils de la planification territoriale (DSF, SCOT, SMVM, contrats de milieu). Ces objectifs quantitatifs sont en partie atteints (plus de 33 % des espaces maritimes sous juridiction de la France sont désormais classés en AMP). Néanmoins un défi majeur demeure : garantir une protection écologique efficiente en cohérence avec les usages économiques et sociaux de la mer.

Un bilan du développement des aires marines protégées positif...

Depuis le début des années 2000, la France a fortement développé son réseau d'aires marines protégées (AMP) afin de répondre aux enjeux de préservation de la biodiversité marine et font alors l'objet d'une promotion et d'une valorisation de la part des gestionnaires.

Le bilan est globalement positif :

- Une forte augmentation des surfaces protégées : La France dépasse désormais l'objectif international de 30 % d'aires protégées, notamment grâce aux vastes espaces d'outre-mer (96% - voir Figure 2) ;
- Une meilleure organisation et gouvernance : La logique française qui sous-tend l'instauration des AMP n'est pas l'exclusion des activités humaines, mais l'encadrement de celles-ci, voire dans certains cas leur renforcement. La création d'aires marines protégées a permis une gestion plus concertée des espaces grâce à l'implication des acteurs locaux (pêcheurs, élus, scientifiques) ;
- Des résultats écologiques probants localement : Dans les zones où la protection est efficace, les rapports et suivis scientifiques montrent :
 - Une augmentation de la taille et du nombre de poissons ;
 - Un retour d'espèces sensibles ;
 - Un effet « réserve » bénéfique aux zones voisines, appelé phénomène de débordement.

Exemple : Le parc Marin de la Côte Bleue (PMCB)

La gouvernance repose depuis sa création sur une coopération étroite entre les collectivités locales et les organisations professionnelles de la pêche. Le PMCB a l'originalité d'avoir intégré un état zéro en 1995, avant la protection du site. Après trente années de protection, les résultats des suivis montrent que le nombre d'espèces, l'abondance et la taille individuelle des poissons (espèces cibles) sont toujours en augmentation.

... mais des critiques émergent considérant que ces espaces sont en réalité des « AMP de papier »

Des critiques émergent sur la gestion des AMP, certaines fois appelées « AMP de papier » notamment par les ONG, et sur les conflits d'usages avec les filières historiques, notamment la pêche. Les points les plus critiques sont les suivants :

Une crédibilité écologique en déclin

Les Aires Marines Protégées (AMP) perdent en légitimité en ne se focalisant que sur des objectifs de surface au détriment d'une analyse approfondie de l'état réel des écosystèmes et des objectifs de protection. Une

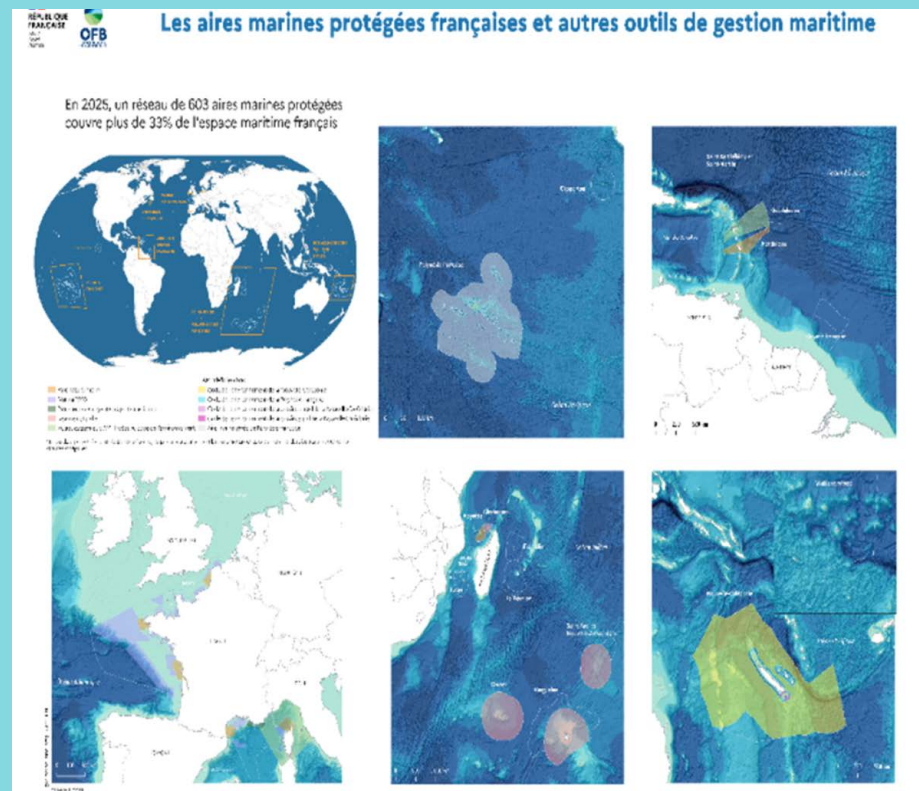


Figure 1 : PANORAMA DES AIRES MARINES PROTEGEES (SOURCE OFB)

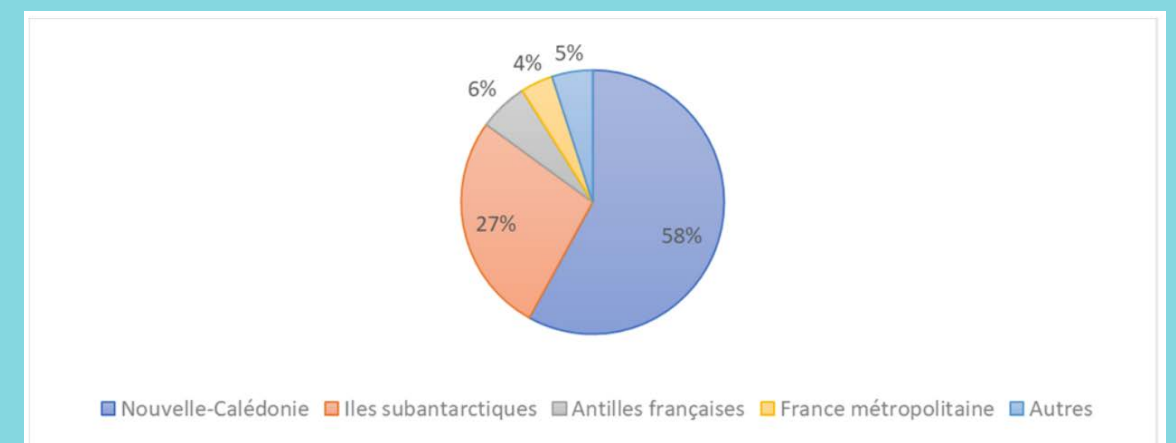


Figure 2 : REPARTITION DES AIRES MARINES PROTEGEES (SOURCE WWF)

Catégories UICN	Objectifs de gestion	Espaces protégés français (principales correspondances)
Catégorie Ia Réserve naturelle intégrale	Recherche scientifique	• Réserve intégrale (parc national) • Réserve naturelle nationale
Catégorie Ib Zone de nature sauvage	Protection de ressources sauvages	
Catégorie II Parc national	Protection d'écosystèmes et récréation	• Parc national (zone cœur)
Catégorie III Monument ou élément naturel	Préservation d'éléments naturels spécifiques	• Réserve naturelle géologique • Site classé - Site inscrit
Catégorie IV Aire de gestion des habitats ou des espèces	Conservation avec intervention au niveau de la gestion	• Réserve naturelle nationale • Réserve naturelle régionale • Réserve naturelle de Corse • Réserve biologique intégrale • Réserve biologique dirigée • Réserve nationale de chasse et de faune sauvage • Site du Conservatoire du littoral • Arrêté de protection de biotope
Catégorie V Paysage terrestre ou marin protégé	Conservation de paysages terrestres ou marins et récréation	• Parc naturel régional • Parc national (zone d'adhésion) • Parc naturel marin (selon la réglementation et les objectifs de gestion mis en place) • Site des Conservatoires d'espaces naturels • Espace naturel sensible
Catégorie VI Aire protégée pour l'utilisation durable des ressources naturelles	Utilisation durable d'écosystèmes naturels	• Parc naturel marin (selon la réglementation et les objectifs de gestion mis en place) • Site des Conservatoires d'espaces naturels

Figure 3 : CATEGORIES UICN (SOURCE UICN)

approche purement surfacique, sans vision stratégique, affaiblit leur impact environnemental et leur raison d'être et les contrôles effectués par les gestionnaires restent encore très souvent considérés comme illégitimes.

Un déficit d'acceptation sociale et de compréhension

Les AMP souffrent d'un double handicap : d'une part, leur efficacité est compromise par un manque d'adhésion du public et des acteurs locaux ; d'autre part, leur mission est souvent mal comprise. En effet, ce terme renvoie à une grande variété de dispositifs et de statuts, avec des niveaux de protection très divers et la méthode de catégorisation IUCN (Figure 3), reconnue à l'échelle mondiale, n'est pas celle suivie par la France. Les AMP françaises sont principalement situées dans des catégories qui n'interdisent pas systématiquement les activités économiques, y compris l'exploitation des ressources. Cette méconnaissance alimente les résistances et limite leur portée.

Une gestion inadaptée aux réalités du milieu marin

Le changement climatique et la nature dynamique, mouvante et ouverte des océans exigent une gestion flexible et réactive. Pourtant, les AMP peinent à s'adapter à ces évolutions, mettant en péril les espèces qu'elles sont censées protéger. Une étude récente révèle qu'en cas de scénario de fortes émissions (SSP5-8.5), 87 % des AMP européennes et 80 % des espèces de poissons vulnérables ou commercialement importantes seraient menacées d'ici 2050. Face à cette urgence, l'IUCN promeut le concept de Climate Refugia pour repenser la protection des écosystèmes marins, non intégrée dans la vision française actuelle.

Des contraintes budgétaires et politiques qui pèsent sur l'action

Dans un contexte de restrictions financières et de priorités publiques concurrentes (économie, défense), les AMP doivent optimiser leurs ressources et repenser leur stratégie. Les moyens de contrôle sont considérés par les réseaux d'ONG (Med Pan, Forum France...) comme insuffisants malgré l'implication des services de l'état sur place. L'enjeu désormais : allier efficacité écologique, viabilité économique et acceptabilité sociale, sans sacrifier l'ambition environnementale.

Ces constats sont repris dans l'évaluation intermédiaire de la stratégie nationale pour les aires protégées de septembre 2025 qui relève plus globalement un manque d'opérationnalité dans sa mise en œuvre

2. ENJEUX STRATÉGIQUES POUR LA POLITIQUE PUBLIQUE

Défis pour l'État et les territoires

Le défi majeur est de garantir une protection écologique efficiente en assurant la cohérence avec les usages économiques et sociaux de la mer, c'est-à-dire :

- Améliorer la cohérence et la lisibilité du réseau des AMP, notamment sur leurs typologies en fonction des objectifs de protection et des besoins des acteurs ;
- Adapter la gestion des AMP au changement climatique
- Assurer une pérennité des financements dans un objectif d'optimisation des moyens

Risques en cas d'inaction ou de stratégie inadéquate

Les politiques publiques environnementales sont très sévèrement jugées par l'opinion publique au regard de la sensibilité représentée par la protection du patrimoine naturel aujourd'hui. Les conséquences d'une défaillance des pouvoirs publics dans ce domaine sont multiples et à toutes les échelles (régionale, nationale, internationale) en ayant les incidences suivantes :

- non-respect des engagements : Cela concerne notamment les objectifs issus des cadres internationaux, européens et nationaux relatifs à la préservation des écosystèmes, à la lutte contre l'érosion de la biodiversité et à l'extension d'espaces protégés effectivement gérés. Une telle situation fragiliserait la crédibilité de la France dans les négociations et enceintes internationales, tout en exposant l'État à des critiques accrues de la part des institutions, des partenaires et de la société civile.

- dégradation accrue de la biodiversité : En l'absence de zonages pertinents, de niveaux de protection adaptés ou de mesures de gestion efficaces, les pressions exercées sur les milieux marins (artificialisation, pollutions, surexploitation des ressources, dérangement des habitats et effets du changement climatique) risquent de s'intensifier. Cette dégradation peut affecter durablement les habitats, les espèces patrimoniales, les fonctionnalités écologiques des écosystèmes marins ainsi que leur capacité de résilience.

- perte de légitimité de l'action publique : Si les aires marines protégées sont définies sans cohérence écologique, sans articulation avec les usages, ou sans effets réels sur la protection des milieux, l'action de l'État et des collectivités peut apparaître déconnectée des enjeux de terrain. Cette perte de légitimité est d'autant plus forte lorsque les dispositifs mis en place sont jugés symboliques, insuffisamment protecteurs ou difficilement compréhensibles.

- perte de confiance en l'action publique : Les acteurs locaux, les usagers de la mer, les collectivités, les professionnels et les citoyens peuvent considérer que les décisions prises manquent de transparence, de concertation ou d'efficacité. Une défiance durable peut alors s'installer vis-à-vis des institutions publiques, compliquant l'acceptabilité des futures mesures de protection, de régulation ou de planification.

- conflits territoriaux et socio-économiques : La création ou l'extension d'aires marines protégées sans diagnostic partagé, sans concertation suffisante ou sans prise en compte des équilibres locaux peut générer des tensions entre acteurs : pêcheurs, conchyliculteurs, opérateurs touristiques, associations, collectivités, services de l'État ou usagers de loisirs. À l'inverse, l'absence de protection dans des zones sensibles peut aussi produire des conflits d'usage accrus liés à la raréfaction des ressources, à la dégradation des milieux ou à la concurrence entre activités.

- coûts économiques à long terme : La dégradation des écosystèmes marins a des conséquences directes et indirectes sur les activités qui en dépendent : pêche, tourisme, protection du trait de côte, qualité paysagère, services écosystémiques et attractivité des territoires littoraux. À terme, les coûts de restauration des milieux dégradés, de gestion des crises environnementales, d'adaptation des activités économiques et de compensation des dommages peuvent être nettement supérieurs à ceux d'une stratégie préventive, structurée et ambitieuse.

Opportunités pour l'action publique

La promotion des actions de l'Etat en matière environnementale est un levier certain de rayonnement à l'international de la France qui possède un des réseaux diplomatiques les plus étendus au monde. Sur le terrain national, les aires marines protégées représentent un facteur de cohésion et d'unité dont la réussite réponds également aux enjeux stratégiques liées aux ressources financières et économiques et qui se traduisent par :

- le renforcement du leadership environnemental de la France au niveau international : En se dotant d'une politique ambitieuse, fondée sur des objectifs clairs, des critères exigeants et une mise en œuvre effective, la France peut affirmer son rôle moteur dans la protection de la biodiversité marine. Cette dynamique contribue à conforter sa position dans les enceintes internationales, européennes et régionales, en démontrant sa capacité à traduire ses engagements en actions concrètes. Elle permet également de valoriser son expertise en matière de gouvernance maritime, de gestion intégrée des espaces marins et de conciliation entre protection de l'environnement et usages durables.

- l'amélioration de la résilience des territoires littoraux : Les aires marines protégées participent à la préservation des fonctionnalités écologiques essentielles au bon équilibre des littoraux. Les habitats marins et côtiers en bon état – herbiers, récifs, zones humides littorales, fonds marins ou franges côtières – jouent un rôle déterminant dans l'atténuation de certaines pressions naturelles, la régulation des équilibres écologiques et le maintien de la biodiversité. Leur protection renforce la capacité des territoires à faire face aux perturbations et à absorber les effets des dégradations progressives ou des crises environnementales.

Elles contribuent également à mieux préparer les territoires aux effets du changement climatique. L'élévation du niveau de la mer, l'érosion côtière, les épisodes météorologiques extrêmes, le réchauffement des eaux et les modifications de la répartition des espèces affectent déjà fortement les espaces littoraux. Dans ce contexte, une stratégie de protection marine cohérente permet de préserver des milieux jouant un rôle de tampon, de limiter certaines vulnérabilités et d'intégrer plus fortement les enjeux écologiques dans l'aménagement et la planification des territoires littoraux.

Enfin, l'amélioration de la résilience des territoires littoraux constitue une opportunité pour inscrire l'action publique dans une logique de prévention plutôt que de réparation. En protégeant plus efficacement les milieux et en intégrant les enjeux de long terme dès la définition de la stratégie, l'État et les collectivités peuvent limiter l'aggravation future des déséquilibres écologiques, sociaux et économiques. Cette approche permet de réduire les coûts liés à la dégradation des milieux, aux pertes d'attractivité ou aux mesures correctrices ultérieures, tout en renforçant la robustesse et l'adaptabilité des territoires.

- la sécurisation durable des ressources marines : En protégeant les habitats, les zones de reproduction, les nourriceries et les équilibres écologiques indispensables au bon fonctionnement des écosystèmes, l'action publique contribue à préserver, dans le temps, les ressources dont dépendent de nombreuses activités humaines. Cette sécurisation concerne aussi bien les ressources halieutiques que l'ensemble des services écosystémiques rendus par les milieux marins : régulation écologique, stockage de carbone, qualité des eaux, protection du littoral, attractivité touristique et résilience face aux effets du changement climatique. Une stratégie efficace permet ainsi de réduire les risques d'épuisement ou de dégradation irréversible, tout en consolidant les conditions d'un usage durable et équilibré des milieux marins.

- l'exemplarité de la gestion des ressources de l'Etat : En définissant des aires marines protégées sur la base de critères transparents, objectifs et partagés, l'État montre sa capacité à gérer les espaces et ressources placés sous sa responsabilité de manière rigoureuse, anticipatrice et conforme à l'intérêt général. Cette exemplarité s'exprime à travers la qualité de la planification, la cohérence entre les objectifs affichés et les moyens mobilisés, ainsi que la capacité à articuler protection, connaissance scientifique, concertation territoriale et suivi des résultats. Elle contribue à renforcer la crédibilité de l'action publique et à faire des aires marines protégées un outil structurant de gouvernance maritime.

3. RECOMMANDATIONS

Au moment où l'augmentation des défis environnementaux réclament une réponse adaptée et dynamique, les stratégies existantes montrent leurs limites. De surcroît, le contexte géopolitique et économique national et international impose, désormais, à rechercher des solutions innovantes pour assurer les moyens de nos politiques publiques et en particulier celles relevant de la protection de l'environnement.

Recommandation principale : Face à ce constat, il est désormais indispensable de disposer d'outils permettant de répondre à ces enjeux mais également de pouvoir en mesurer les résultats.

Les outils d'évaluation et de suivi du milieu proposés sont les suivants :

- Création de tableaux de bord et indicateurs de performance permettant d'évaluer le résultat des actions au regard des investissements financiers et humains
- Adoption de nouvelles technologies et innovations pour la surveillance des AMP : les innovations sont nombreuses avec l'arrivée de nouvelles technologies (concept de géobarrière(geofencing) à partir de bouée émettant les positions AIS des zones et enregistrant les AIS des navires entrant dans la zone) ou d'emploi : surveillance satellite, utilisation de bouées support de capteurs ou drones...

Recommandations secondaires

- Révision dynamique des objectifs des AMP aux changements biologiques, sociologiques et économiques. Les AMP doivent avoir une gestion qui ne soit pas uniquement administrative, mais qui puissent s'adapter aux évolutions des activités et pratiques des usagers de la mer, prendre en compte les concepts de continuité écologique des milieux (ensemble du cycle de vie des espèces par exemple) et s'adapter au changement climatique.
- Recherche de nouvelles sources de financement des AMP : si l'accès aux aires protégées doit rester libre et gratuit, une contribution financière peut légitimement être attendue des usages « économiques » des espaces protégés afin de financer les actions de protection. Les aires protégées sont en effet devenues aujourd'hui le support d'activités économiques, qu'elles soient sportives ou culturelles, qui représentent une pression supplémentaire sur les aires protégées et génèrent davantage de coûts d'entretien.

FICHE N°10

Quelles stratégies pour s'adapter aux nouveaux défis du narcotrafic en mer ?

Le narcotrafic s'est imposé, au fil de ces dernières années, comme un des principaux défis auxquelles nos sociétés et démocraties occidentales doivent faire face. Profitant d'un contexte global de massification des flux maritimes et s'immiscant dans les moindres recoins et failles des flux commerciaux, les organisations criminelles sont parvenues à s'implanter sur tous les territoires, grandes villes comme villes moyennes.

Le développement du narcotrafic fait courir une menace importante et protéiforme sur nos sociétés : fragilisation du tissu social, atteintes à l'état sanitaire global de notre population, enjeux de souveraineté sur des territoires dans lesquels les forces de l'ordre ne pénètrent que difficilement etc. L'implantation des réseaux criminels, dans les métropoles comme dans les cités de taille moyenne, confère à cette lutte un cadre et une dimension globale. Ce constat oblige les services en charge des combattre l'élévation du niveau d'entrave des organisations ainsi qu'à une meilleure coordination pour une efficacité plus forte et plus pérenne.

Si les lieux de vente dépassent largement aujourd'hui ceux des « points de deal » des banlieues par la banalisation des ventes via le dark web, la multiplication des routes et vecteurs d'acheminement constitue le défi majeur des services antifraude. Une part importante de ces flux illicites emprunte des routes maritimes, et utilise, pour certains des vecteurs commerciaux réguliers, pour d'autre des navires plus petits, plus discrets. En réaction aux politiques répressives menées par les Etats, les organisations criminelles ont constamment su changer leurs schémas logistiques, leurs techniques de dissimulation ou d'évitement des contrôles. Leur agilité impose aux services chargés de les combattre un défi majeur d'adaptation.

La présente fiche a pour ambition :

- Dans un premier temps de dessiner le contexte global du narcotrafic afin d'être en mesure de le percevoir dans toutes ses dimensions,
- D'en éclairer les enjeux en évaluant nos forces et nos vulnérabilités
- Et, enfin, de proposer des recommandations afin d'être mieux armés pour y faire face.

1. CONTEXTE

L'augmentation de la production de cocaïne dans le monde

La production mondiale de cocaïne a connu une augmentation spectaculaire au cours des quinze dernières années. Selon les données de l'ONUDD, la production est passée d'environ 800 à 1000 tonnes en 2010, à un niveau record de 3708 tonnes en 2023, soit une augmentation de près de 270 %. Cette croissance s'est accélérée de manière particulièrement marquée depuis 2014, année où la production globale se situait encore à moins de la moitié des niveaux actuels.



L'évaluation de la production en 2025 n'est à ce jour pas connue. Cependant, plusieurs sources convergent pour évoquer une production qui dépasseraient à ce jour les 4000 tonnes de cocaïne par an.

Les principaux pays producteurs

Trois pays dominent la production de cocaïne dans le monde : la Colombie, le Pérou et la Bolivie. D'autres pays, tels que le Venezuela, le Salvador, le Mexique, le Honduras et le Guatemala sont également producteurs mais dans des proportions bien plus faibles.

La Colombie demeure de loin le premier producteur mondial. En 2020, le pays représentait 61 % de la culture mondiale de coca, suivi par le Pérou avec 26 % et la Bolivie avec 13 %.



Cette domination colombienne s'est renforcée au fil des années. En 2023, la production potentielle du pays a atteint 2664 tonnes, soit une augmentation de 53 % par rapport à 2022. Cette hausse marque la dixième année consécutive d'augmentation de la production potentielle de cocaïne en Colombie depuis 2013.

Au-delà de ces trois pays producteurs principaux, d'autres États d'Amérique latine jouent un rôle croissant dans la chaîne d'approvisionnement, non pas en tant que cultivateurs mais comme territoires de transformation et de transit. Des pays d'Amérique centrale et des Caraïbes accueillent des laboratoires de transformation et servent de points de passage vers les marchés de consommation.

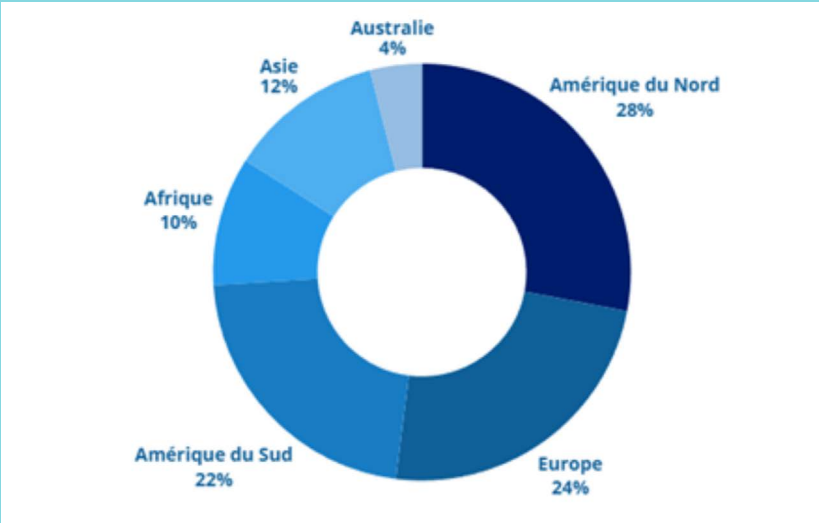
On assiste également à une reconfiguration du paysage criminel de la production de cocaïne lié aux événements politiques : en Colombie, la démobilisation des Forces armées révolutionnaires de Colombie (FARC) en 2016 a entraîné une fragmentation du contrôle territorial.

Le marché, autrefois dominé par quelques acteurs majeurs, implique désormais des groupes criminels de toutes tailles. Cette fragmentation a favorisé l'émergence de nouveaux acteurs et une intensification de la violence liée au contrôle des zones de production et des routes de trafic.

Part de la production destinée à la zone européenne

A l'image de la production, la consommation mondiale de cocaïne a progressé de manière constante au cours des quinze dernières années. Le nombre d'usagers est ainsi passé de 17 millions en 2013 à 25 millions en 2023, soit une augmentation de près de 50 %.

La répartition géographique de la consommation révèle une concentration dans certaines régions du monde. En 2023, les Amériques représentaient 54 % des consommateurs mondiaux de cocaïne, avec 12,4 millions d'utilisateurs. La zone Europe constitue le deuxième marché mondial de consommation de cocaïne et connaît une évolution préoccupante.



La cocaïne représente, après le cannabis, la deuxième substance illicite la plus consommée sur le continent. On estime à environ 900 tonnes la consommation annuelle globale de cocaïne en zone Europe.

Part de l'acheminement par voie maritime

Environ 80 à 90% du commerce mondial de marchandises, en volume, transite par la mer (tous types de fret confondus, vrac et conteneurs). Parmi ces flux, 20 % environ sont des flux conteneurisés (en volume). Selon les dernières données de la Lloyds, 116 000 cargos sont à ce jour en activité et naviguent sur tous les océans du monde. Cette massification des flux maritimes rend l'acheminement de la cocaïne par voie maritime particulièrement intéressante pour les organisations criminelles.

Si on applique cette proportion à l'acheminement de la cocaïne il est légitime d'estimer qu'un volume situé entre 750 et 800 tonnes est transporté chaque année par la mer. Une part importante se positionne sur le vecteur conteneurisé en raison du caractère massif de ces flux, une autre part utilise des modes d'acheminement plus hétérogènes (vraquiers, en particulier en fraude immergée, navires d'usage, navires de pêche, voiliers etc.)

2. ENJEUX

La banalisation de l'accessibilité de la cocaïne dans les rues des cités françaises a conduit l'office antistupéfiants (OFAST) à reprendre, dans son rapport 2024, le terme de « tsunami blanc ». Toutefois, cette expression, qui évoque clairement une véritable submersion, peut laisser penser que l'action des services répressifs est peu voire insuffisamment efficace. Pourtant, il s'agit là d'une interprétation erronée. Si l'efficacité des services a effectivement progressé, celle-ci n'est pas encore à la hauteur des volumes de production de cocaïne générés.

Un défi pour les services répressifs

Selon le Rapport européen sur les drogues 2025 (EUDA), les États membres de l'UE ont saisi en 2023 un volume total d'environ 419 tonnes de cocaïne, pour environ 95 000 opérations de saisie. Toutefois, ce chiffre n'est pas à mettre directement en relation avec les 900 tonnes qui seraient destinées chaque année au marché européen. Une partie des saisies réalisées par les services n'étaient précisément pas destinées à l'Europe (cf saisies françaises au large de l'Afrique de l'Ouest).

Même très importantes, ces saisies record ne suffisent pas à endiguer le phénomène de « tsunami blanc ». A 58 euros en moyenne le gramme de cocaïne en France (évaluation fournie par l'OFAST), le rapport de rentabilité pour les organisations criminelles est de plus de 6000% ! En effet, le prix du kilo de cocaïne en Colombie serait de moins de 1 000 euros. Revendu donc en zone Europe à 58 000 €/kg, cette rentabilité permet aux organisations de fraude d'accepter des pertes importantes sans mettre véritablement en danger leur modèle économique.

Les saisies réalisées dans les ports, ou à leurs abords

L'essentiel des saisies (environ 82 % selon le dernier rapport conjoint EUDA-OMD/RILO WE) est réalisé sur le fret maritime conteneurisé. Ce sont plus de 1800 tonnes de produits stupéfiants (toutes drogues confondues) qui ont été saisies sur la période allant de janvier 2019 à juin 2024. Ces saisies interviennent en particulier dans les principaux ports du nord de l'Europe (Anvers, Rotterdam et Hambourg) mais également dans les grands ports espagnols (Valence, Algeiras).

Ces belles performances permettent de saluer les efforts conjoints des administrations répressives pour sécuriser les enceintes portuaires (respect des normes de sûreté ISPS2 et vérification des accès) mais également pour améliorer le ciblage du fret commercial (mise en œuvre de logiciels de ciblage) et la conduite d'opérations de contrôle au plus près de la chaîne logistique afin de diminuer au maximum les périodes où les conteneurs échappent à la surveillance des services.

Toutefois, l'augmentation du niveau global de sécurité dans les ports conduit à souligner les risques possibles de déport vers les ports secondaires, moins surveillés, ainsi que le recours plus fréquent à la technique du « drop off » qui consiste à jeter à la mer les « filières » des ballots en vue de la récupération bien en amont de la zone portuaire. Ce phénomène, en nette croissance ces deux dernières années, conduit les services à accentuer leur vigilance sur toutes les embarcations (navires de pêche, navires rapides type semi-rigides) qui seraient susceptibles d'aller se placer dans le sillage de ces « navires-mères ».

A ce stade, et même si certaines opérations spectaculaires ont pu être menées, cette technique de fraude constitue un défi non négligeable pour les services répressifs. Un travail est réalisé sur le comportement des navires, mères et filles, via des analyses algorithmiques, la mise en œuvre de surveillance aérienne et satellitaire, etc... Mais, ces vecteurs sont extrêmement mobiles et discrets. Il est donc difficile d'évaluer avec précision les quantités de cocaïne qui seraient acheminées au moyen de cette technique.

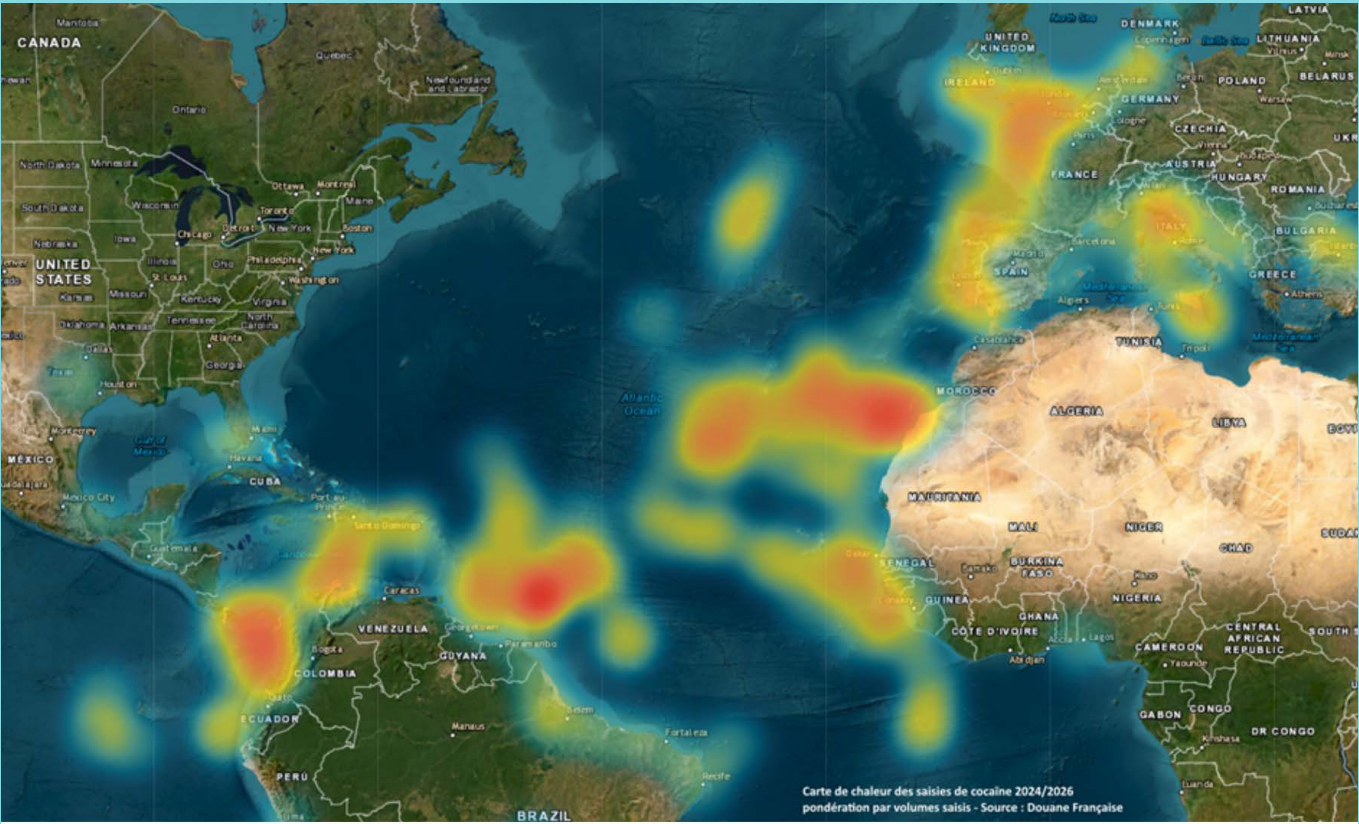
Les saisies réalisées en mer

Actuellement, le centre qui fait référence pour le partage du renseignement maritime et la coordination des interceptions en mer est le MAOC(N) –. En 2023, environ 80 tonnes de cocaïne ont été interceptées au cours d'opérations coordonnées par MAOC(N)3. Ces saisies sont intervenues essentiellement en haute mer ou dans les approches maritimes. Si on met ce chiffre en perspective avec les saisies réalisées dans les ports ou à proximité immédiate des ports, on obtient un ordre de grandeur d'environ 20% des saisies totales.

Par ailleurs, l'analyse plus poussée de la cartographie des saisies réalisées sous l'égide du MAOC(N) révèle clairement que celles-ci interviennent dans une proportion très importante en haute mer, à plus de 24 miles nautiques des littoraux.

La carte reprise ici représente sous forme de « carte de chaleur » les saisies de cocaïne réalisées en mer (pondération en volumes) :

Le MAOC permet la fusion du renseignement porté par les officiers de liaison des neuf pays parties prenantes ; renseignement le plus souvent, de grande qualité. Par ailleurs, le centre dispose de multiples sources et s'est doté d'une capacité d'analyse au moyen de son JOCC (Joint Operations Coordination Centre). Toutefois, la principale difficulté à laquelle font face les services est le manque de disponibilité des moyens d'interceptions : dans un nombre très importants de cas, le centre dispose d'informations sur des acheminements en cours de produits stupéfiants sans qu'aucun moyen naval d'interception n'est disponible. La cible n'est pas interceptée. Autre difficulté rencontrée : à ce jour on note une forme de déséquilibre dans l'implication des pays de l'UE dans la lutte contre le narcotrafic en mer. Seuls trois pays de l'UE assurent l'essentiel des interceptions en mer : la France, l'Espagne et le Portugal. La présence de la Marine française et l'implication de ses frégates dans des zones d'acheminement (au large des Antilles, du Plateau des Guyanes, mais également de l'Afrique) permettent d'assurer une part très importante des saisies.



3. RECOMMANDATIONS

Dans un contexte de mondialisation, la France, tout comme les autres pays européens, fait face à une intensification des trafics illicites, en particulier ceux liés au narcotrafic. Les ports de commerce, mais aussi les petits ports de pêche et de plaisance, constituent aujourd'hui des points d'entrée privilégiés pour ces activités criminelles.

Face à cette menace croissante, le renforcement des dispositifs de contrôle, de surveillance et de coordination entre acteurs devient impératif, notamment en haute-mer. Il s'agit non seulement d'améliorer les capacités nationales de détection et d'intervention, mais aussi de consolider la coopération européenne dans la lutte contre le narcotrafic maritime. L'objectif est clair : garantir la sécurité du littoral français et préserver l'intégrité de l'espace maritime européen.

Améliorer le niveau de contrôle dans les ports de commerce et de plaisance

Aujourd'hui, les organisations criminelles dissimulent leur activité dans un contexte global de massification des flux. On estime ainsi à 55 % la part du fret conteneurisé, le reste étant considéré comme du vrac (pondéreux et liquides). Ce trafic est en augmentation depuis la crise du COVID (3,2 M d'EVP4 en 2025 au Havre, 1,45 M EVP à Marseille/Fos, 750 000 à Dunkerque). C'est donc environ 192 millions de conteneurs qui transitent aujourd'hui dans le monde, dont environ 25,4 millions de conteneurs de manière concomitante ! Or les services douaniers contrôlent moins de 0,1 % des flux conteneurisés.

Il est donc nécessaire de contrôler davantage et partout, dans les principaux ports comme dans les ports dits secondaires.

Ports de commerce

Une part très importante des introductions de produits stupéfiants par voie maritime (estimée entre 80 et 85% des importations globales de stupéfiants) s'effectue via le fret conteneurisé et les navires de commerce, sur des lignes régulières. Le contrôle de ces flux, directement dans les ports, constitue donc un enjeu majeur.

Une part importante de la réponse étatique dans la lutte contre le narcotrafic passe donc inévitablement par une augmentation substantielle du niveau de contrôle, tant sur le fret conteneurisé que des navires de commerce dès qu'ils touchent le quai. Il est donc recommandé :

- d'augmenter le niveau de sécurisation des ports, en contrôlant mieux les accès et le respect des règles ISPS (contrôles de la DGTIM appuyés par les services des douanes et des pelotons de gendarmerie maritimes). Ceci peut, de manière ponctuelle, être appuyé par des opérations ponctuelles coordonnées de contrôles physiques des accès.
- d'implanter des services de contrôles douaniers directement au sein des enceintes portuaires, en dédiant un espace suffisant pour l'implantation d'un scanner (prioritairement fixe) et contractualisant avec



les services gestionnaires une part du temps de travail de dockers destinée à l'acheminement des conteneurs ciblés. Il s'agit ainsi de lever les freins à des contrôles douaniers plus fréquents, plus rapides et mieux insérés dans la chaîne logistique globale.

- de mieux partager, au sein des pays de l'UE, les données relatives aux saisies réalisées dans les ports, via la mise en place d'une base de données de référence et s'appuyer des techniques novatrices de machine learning pour améliorer la qualité globale des ciblage de conteneurs.

Petits ports de pêche et de plaisance

La sécurisation des petits ports est difficile, en raison de leur grand nombre, leur isolement et d'un faible niveau de surveillance (faible nombre de capitaineries ouvertes H24, peu de vidéoprotection, accès peu réglementé). S'il est matériellement difficile et peu efficient d'implanter des services directement dans ces ports, il est en revanche possible de mieux les contrôler, notamment en améliorant le renseignement local, l'objectif étant de détecter des signaux faibles pouvant déclencher des investigations complémentaires. Cette recherche du renseignement doit être orientée vers tous les partenaires locaux (capitainerie, structures de gestion, commerçants et professionnels de la mer, usagers eux-mêmes) et se faire de façon très régulière et sur un temps long afin de créer un climat de confiance et un partage fluide de ces informations.

A ce titre, la mise en œuvre progressive de « l'Exit Entry System » (système européen de contrôle aux frontières pour les ressortissants de pays tiers entrant dans l'espace Schengen pour un court séjour) dans les ports de plaisance, constitue un moyen efficace d'obtenir une vision plus exhaustive des mouvements de personnes.

Étanchéifier la surveillance et la protection du littoral

Améliorer les capacités de détection de la chaîne nationale sémaphorique

La surveillance des approches maritimes constitue un maillon essentiel de la lutte contre les trafics. La chaîne sémaphorique, par son maillage, son activité H24, sa vue panoramique et sa connaissance du trafic maritime et des habitudes de navigation locale, constitue un outil privilégié pour assurer la détection des vecteurs nautiques et aériens.

Toutefois, s'agissant de postes fixes, leur portée est limitée au delà de quelques dizaines de milles et dépend aussi des conditions météorologiques. Par ailleurs, ce maillage comprend des zones blanches, hors des vues et des radars pour les plus petites embarcations. De plus, la chaîne sémaphorique a du mal à détecter les petites embarcations et les drones hostiles car leurs capteurs (surtout radars et optroniques) sont physiquement optimisés pour des cibles plus grosses. En outre, les sémaphores doivent travailler dans un environnement de mer très « bruité », à courte portée, parfois sur des sites à fort trafic de navigation.

Il convient donc d'améliorer les capacités d'observation au plus loin, de détection et de coordination, afin d'alerter, le plus rapidement et précisément possible, les [rares] unités de contrôle présente en temps réel dans les eaux territoriales.

Aussi, à l'image du système français interconnecté « SCORPION » ou du système espagnol SIVE (Sistema Integrado de Vigilancia Exterior), il serait pertinent de développer un maillage renforcé interconnecté de radars, de capteurs et de caméras longue portée le long des côtes françaises.

Ce réseau permettrait d'identifier plus tôt les navires suspects, de suivre leur trajectoire, d'observer l'activité de l'équipage et ainsi de détecter des comportements anormaux (arrêts prolongés, transbordements, routes incohérentes).

Couplé aux moyens maritimes et aériens de l'action de l'État en mer (AEM), ainsi qu'à des algorithmes de détection de comportement suspects, ce système offrirait une vision plus fine des flux maritimes et faciliterait la détection des navires impliqués dans le trafic de stupéfiants.

Renforcer la capacité d'action en haute mer

Actuellement, les unités navales dédiées à la lutte contre le narcotrafic sont trop peu nombreuses. Etant polyvalentes, elles sont donc régulièrement mobilisées sur d'autres missions également jugées prioritaires (sauvetage, police des pêches, surveillance environnementale, défense de souveraineté nationale). Cette dispersion des moyens réduit la disponibilité opérationnelle et limite la possibilité d'intervenir rapidement sur des navires suspects identifiés par le renseignement, notamment au large. Or, l'expérience montre que, plus l'interception intervient tôt, plus les chances de saisir la cargaison sont élevées. En effet, une fois entrés dans la mer territoriale, les trafiquants peuvent ensuite disperser les stupéfiants, les transborder sur des embarcations rapides ou les dissimuler dans des zones portuaires complexes à contrôler.

Il apparaît donc nécessaire d'augmenter la flotte spécifiquement dédiée à la lutte contre le narcotrafic en haute mer. Deux options sont envisageables : soit accroître la flotte de navires, soit réorienter certains bâtiments existants exclusivement vers la lutte contre le narcotrafic en mer. Dans les deux cas, l'objectif est de garantir une présence maritime continue et réactive, capable de couvrir les principales routes d'acheminement et d'intervenir ainsi rapidement sur tout signalement pertinent.

Faire évoluer la flotte des moyens maritimes de contrôle

Pour être en mesure d'opérer efficacement en haute mer, il est indispensable de disposer de navires d'une taille suffisante, capables ainsi de naviguer plusieurs semaines en autonomie loin des côtes, quel que soit l'état de mer, et regroupant un équipage et des moyens suffisants (drone, hélicoptère et semi-rigides rapides) afin d'arraisonner un navire non coopérant, le sécuriser puis procéder à sa fouille approfondie.

Ces navires de plus grande taille offriraient une meilleure autonomie, une capacité d'embarquer des équipes spécialisées, et une aptitude à intercepter des navires rapides ou de grande taille, avant l'entrée dans la mer territoriale, limitant ainsi le risque de dispersion de la marchandise à proximité des cotes. Il conviendrait donc :

- d'augmenter la taille moyenne des bâtiments dédiés à la lutte contre le narcotrafic (supérieure à 80 mètres, pouvant embarquer un « équipage », « une force d'intervention et de sécurisation » et un « groupe de fouille et d'enquête » d'un effectif suffisant pour contrôler l'ensemble d'un navire) ;
- de mutualiser les achats entre Administrations ou États européens, afin de réduire le coût d'achat ;
- de centraliser le « maintien en condition opérationnelle » (entretien) afin de réduire les coûts et améliorer la disponibilité des navires.

Mieux organiser la fonction garde-côtes française et l'intégrer dans un cadre européen

Réorganiser l'organisation de l'Action de l'État en Mer

L'organisation française de l'action de l'État en mer repose sur une structure interministérielle de coordination des administrations maritimes (principalement Marine nationale, Douane, Gendarmerie maritime, Affaires Maritimes) sous la responsabilité, au niveau central du Secrétaire Général de la Mer, au niveau local hexagonal des préfets maritimes et, outre-mer de préfets ou hauts-commissaires délégués du gouvernement assistés des officiers de Marine, commandant de zone maritime. Si ce modèle, basé sur la complémentarité des Administrations (et leur bonne volonté), présente des avantages, il souffre parfois d'un manque de clarté dans la chaîne de commandement (« imposer ») et d'une réelle capacité à concentrer des moyens de différentes Administrations.

Plusieurs pistes peuvent donc être envisagées :

- soit intégrer systématiquement une équipe de la Douane sur les navires de la Marine Nationale afin d'accroître les prérogatives de contrôle, à l'instar du « Law Enforcement Detachments (« LEDETs ») de la force garde-côtes des États-Unis (US coast-guards). Cette mesure permettrait, d'une part d'assurer une continuité entre les phases d'arraisonnement, de contrôle/fouille et d'enquête, et, d'autre part, de démultiplier les moyens de contrôle en haute-mer.
- soit conférer un véritable pouvoir de « commandement opérationnel » au préfet maritime afin de garantir une unité d'action et une réactivité accrue. En effet, à ce jour6, le préfet maritime « anime et coordonne »



l'action en mer des administrations et la mise en œuvre de leurs moyens. Or, en raison d'un manque de moyens et de priorités propres à chaque administration, il est difficile d'initier des actions coordonnées avec un nombre significatif de moyens, hors grands événements. Aussi, il conviendrait de confier une réelle autorité de commandement sur les moyens AEM, à l'instar du préfet de département vis à vis des forces de sécurité intérieure qui, lui, « dirige l'action des services » de la police nationale et des unités de la gendarmerie nationale en matière d'ordre public et de police administrative.

- soit créer une "force garde côtes", placée sous commandement de la Marine nationale, regroupant la Gendarmerie maritime et la garde côtes des Douanes. A l'instar du modèle des garde-côtes américains, une telle structure renforcerait les prérogatives judiciaires en mer, éviterait les ruptures de compétence entre haute mer et mer territoriale, et améliorerait la cohérence des opérations. Par ailleurs, sur le modèle des accords de San José⁸, il conviendrait d'initier des accords avec les États côtiers de la façade Atlantique, tant sur le continent européen qu'africain, afin permettre l'intervention sur les navires et aéronefs soupçonnés de narcotrafic, y compris dans les eaux territoriales d'autres États, selon des règles strictes.

Créer une agence européenne de lutte contre le narcotrafic maritime [ou bien développer les compétences de FRONTEX en matière de lutte contre le narcotrafic en mer]

Face au narcotrafic en mer, la réponse la plus efficace consisterait à créer une agence européenne dédiée à la lutte contre le narcotrafic maritime et les trafics illicites, opérant en haute mer et dans l'ensemble de l'espace maritime européen. Cette agence s'inscrirait dans la continuité des initiatives européennes existantes, à l'image de FRONTEX pour la gestion des frontières terrestres et aériennes ou de la DEA américaine. Elle constituerait un outil opérationnel réactif, capable de mutualiser les moyens, d'harmoniser les pratiques et de renforcer la coopération entre États membres.

Cette structure à vocation opérationnelle aurait pour mission principale la planification, la conduite et la coordination d'opérations maritimes de contrôle, de surveillance et d'interception. Elle disposerait, pour partie de ses propres moyens navals et aériens, et en complément mais de façon régulière (trimestrielle ?), de navires mis à disposition par les États membres de l'Union européenne disposant d'une flotte de contrôle. Elle pourrait ainsi déployer des patrouilles en haute mer, intervenir sur des navires d'intérêt, et assurer une présence permanente sur les zones les plus sensibles.

Par ailleurs, cette agence jouerait également un rôle central dans la coordination du renseignement maritime, en lien étroit avec les États membres disposant d'une façade maritime. A ce titre, elle absorberait le MAOC N, structure déjà existante mais dont le mandat reste limité à l'analyse et au partage d'informations. De fait, la création de cette agence européenne permettrait d'aller plus loin, en assurant la traduction opérationnelle du renseignement, c'est à dire en déclenchant directement des opérations d'interception.

Enfin, le narcotrafic maritime dépassant largement les frontières nationales, une réponse strictement nationale ne peut être pleinement efficace. Aussi, une agence européenne permettrait d'unifier les efforts, de réduire les zones grises juridiques et de renforcer la capacité collective de l'Union à protéger ses frontières maritimes face à cet enjeu transnational.

CONCLUSION

Le narcotrafic a pris, au sein du débat public, la dimension d'un véritable sujet de société. La lutte contre les organisations criminelles s'est donc imposée comme un enjeu majeur et un marqueur de l'efficacité des politiques publiques. Toutefois la diffusion aussi abondante de ces produits révèle la face sombre de nos sociétés contemporaines marquées par le culte de la performance pour certains et par l'émergence d'une nouvelle anxiété due à un monde qui change pour d'autres.

La lutte contre les produits stupéfiants, pour être pleinement efficace, ne peut reposer uniquement sur l'action des services en charge de lutter contre les réseaux. Elle doit également embarquer un volet social et sanitaire. Il s'agit d'aller à l'encontre de l'image souvent flatteuse accordée à certaines drogues. On constate en effet une forme d'acceptation par certaines catégories de population. Au-delà de la banalisation de la cocaïne, devenue aujourd'hui un produit d'appel pour les trafiquants, le développement des nouvelles drogues de synthèse, dont les effets sont encore plus forts, renforce cette dimension d'atteinte potentielle à la santé publique.

Les politiques publiques qui seront mises en œuvre ne peuvent également être uniquement nationales. En réponse à des organisations criminelles qui ont parfaitement su tirer leur parti de la mondialisation, la réponse des États doit également être coordonnée au sein de l'Union européenne car, dans ce cas précis, ce sont tous les citoyens européens qui sont concernés.

FICHE N°11

Élections présidentielles 2027 : stratégie de mobilisation des candidats et des citoyens

1. LA FRANCE, PUISSANCE MARITIME EN DEVENIR

Le maritime, angle mort du débat public

Comme le souligne la Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral 2024-2030 (SNML), la France dispose d'atouts maritimes exceptionnels, mais souffre d'un déficit de culture maritime partagée, en particulier hors des territoires littoraux. Cette faible appropriation limite la capacité du maritime à s'imposer durablement dans le débat public, à structurer des priorités politiques lisibles et à soutenir des choix stratégiques de long terme.

L'enjeu stratégique est clair : comment, à l'horizon 2027, transformer la mer – trop souvent perçue comme un simple décor de vacances ou un sujet de polémiques environnementales – en levier concret de souveraineté économique et territoriale ? La réponse passe par une stratégie ciblée qui démontre aux Français que le maritime concerne directement leur quotidien : richesse et emplois dans les ports, le transport, les industries navales, les services, le tourisme et les biotechnologies marines ; sécurité et souveraineté via la protection des routes commerciales, des zones économiques exclusives et des territoires ultramarins ; souveraineté numérique grâce à la sécurisation des câbles sous-marins ; transition énergétique avec le développement des énergies marines renouvelables et la modernisation des ports.

Concrètement, la stratégie vise à transformer l'image de la mer, souvent réduite à la pêche, au tourisme, au yachting ou à la pollution, en un pilier stratégique au même titre que l'industrie, l'énergie ou la santé. Elle doit relier clairement les enjeux maritimes aux préoccupations immédiates des Français : coût de l'énergie et des biens, sécurité des approvisionnements, adaptation climatique des côtes, opportunités d'emploi pour les jeunes et reconversion professionnelle.

Une puissance maritime qui s'ignore dans un monde « maritimisé »

Malgré la deuxième zone économique exclusive mondiale, la réalité maritime française reste largement abstraite pour la majorité des citoyens. L'histoire nationale, construite par et avec la mer, s'est peu à peu recentrée sur un imaginaire continental qui masque l'importance actuelle du fait maritime.

La mondialisation a pourtant renforcé cette centralité : 90% des marchandises mondiales et 95% des flux numériques intercontinentaux passent par la mer. Et, pour la France, cette « maritimisation » se traduit par une triple tension :

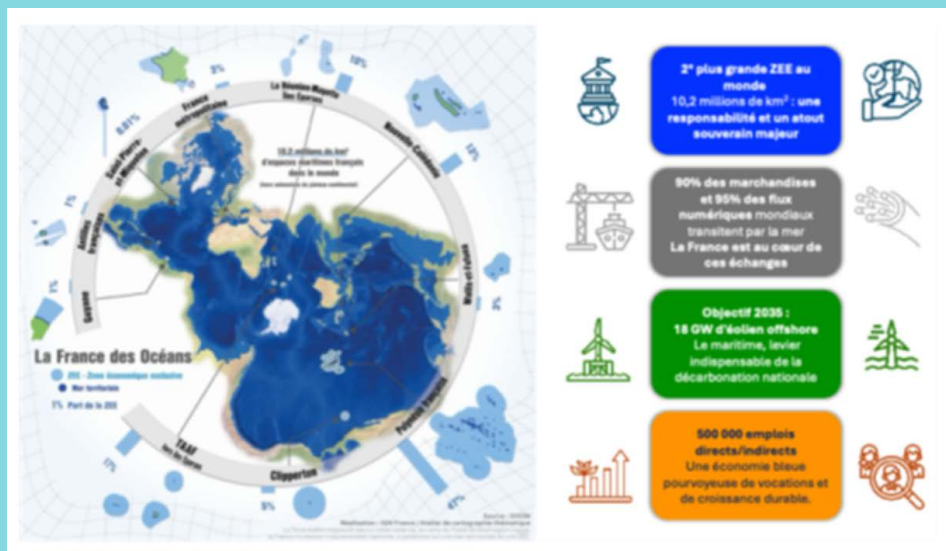
- De souveraineté (sécuriser les approvisionnements et les espaces ultramarins) ;
- De transition (décarboner flottes et ports, préserver la biodiversité marine) ;
- De compétitivité (concurrence renforcée entre ports, armateurs, chantiers navals et filières énergétiques).

Malgré un cadre de politique maritime structuré, le débat public reste dominé par des crises ponctuelles (pêche, éolien offshore, pollutions, conflits d'usage) qui occultent les dynamiques positives d'innovation et de création de richesse. La présidentielle 2027 offrirait un moment clé pour « raconter autrement » le maritime : non plus comme contrainte, mais comme solution stratégique aux défis nationaux.

Un écosystème puissant mais éclaté

Plusieurs acteurs sont concernés par le domaine maritime :

- Les responsables politiques (candidats, parlementaires, élus locaux) qui fixent les priorités et arbitrages budgétaires ;
- Les citoyens, à la fois électeurs et vivier de recrutement pour l'ensemble des filières ;
- La jeunesse, cible privilégiée des campagnes de sensibilisation et ressource décisive pour les métiers de la mer.
- Les associations, experts, scientifiques, spécialistes... du domaine maritime qui tentent de faire entendre



leur voix et d'interpeller les citoyens et la représentation nationale sur les enjeux maritimes.

Autour de ce noyau, un écosystème économique très diversifié s'est développé : transport et logistique, construction et réparation navales, énergies marines, opérateurs de câbles sous marins, économie bleue (yachting, croisière, aquaculture, biotechnologies, drones). Ces activités représentent plusieurs centaines de milliers d'emplois et une contribution significative à la richesse nationale, mais leur visibilité publique reste fragmentée, filière par filière.

Les administrations de l'État en mer, le Secrétariat Général de la Mer, les ministères sectoriels et les collectivités territoriales sont les garants de l'action publique mais leur capacité à agir dépend directement de la perception par les citoyens de l'importance du maritime, donc de la place accordée à la mer dans le débat politique et médiatique.

Une stratégie d'influence nécessaire

L'ignorance de la présence quotidienne de la mer dans la vie des Français alimente une crise aiguë des vocations qui touche toutes les filières maritimes, alors même qu'elles offrent des emplois nombreux, variés et non délocalisables. Sans prise de conscience populaire, le maritime reste un dossier technique marginal, éclipsé par des thèmes jugés plus immédiats comme la santé, la sécurité intérieure ou le pouvoir d'achat.

Une stratégie ambitieuse permettrait à la France de prendre pleinement la main sur sa maritimisation : investissements stratégiques accélérés, infrastructures portuaires modernisées, câbles sous-marins sécurisés, littoraux résilients et adaptés au changement climatique.

Dans le contexte actuel, plutôt morose, de recomposition géopolitique, de transition énergétique et de quête de souveraineté, le maritime pourrait alors devenir un atout porteur d'espérance et synonyme de croissance pour la France, à condition d'être porté par un récit clair, positif et accessible.

En effet, chaque fois que la mer est incarnée par des figures positives (navigateurs, sauveteurs, scientifiques, entrepreneurs) et relayée par les médias et les réseaux sociaux, la capacité de mobilisation est forte, notamment chez les jeunes. Un récit fédérateur peut transformer la crise des ressources humaines en appel aux vocations et inscrire durablement la mer dans l'imaginaire collectif comme espace d'avenir et de cohésion nationale.

2. DEFIS ET OPPORTUNITES DU RENOUVEAU MARITIME

Trois défis majeurs à relever

Le premier défi est celui de la visibilité. Il s'agit de mettre en récit les atouts remarquables de la France, en montrant qu'elle dispose d'un potentiel maritime considérable et qu'elle peut encore monter en puissance dans l'exploitations de nos espaces maritimes, de nos ports, de notre industrie navale et des énergies

marines. Aujourd'hui, les enjeux maritimes restent encore insuffisamment perçus, alors que la mer structure l'approvisionnement, l'énergie, le numérique, l'emploi et la sécurité.

Le deuxième défi est stratégique. Il consiste à sortir d'une approche fragmentée par « blocs » (pêche, ports, environnement, défense) pour repositionner la mer comme levier global de souveraineté, de transition écologique, d'emploi, de cohésion territoriale et de rayonnement international. Le maritime doit être présenté comme un facteur central de développement économique et de création de richesse.

Le troisième défi est socio économique et générationnel. Il est nécessaire de présenter aux jeunes et à leurs parents les nombreuses perspectives offertes par les filières maritimes. Dans un contexte de tension démographique, le maritime doit se placer en première ligne de la « bataille des compétences » pour disposer demain des ressources humaines nécessaires à son développement.

Enfin, un défi transversal tient à la concurrence des thèmes dans l'espace médiatique : la mer peine à émerger face au pouvoir d'achat, à la sécurité intérieure ou à la santé. La stratégie doit donc mobiliser un écosystème hétérogène autour d'un message commun qui montre que la mer est une partie de la solution aux grandes priorités nationales.

Une inaction synonyme de gâchis

Sans stratégie de promotion, le maritime risque de rester durablement en dehors du débat public, n'apparaissant qu'au gré des crises. Le désintérêt, involontaire ou non, du citoyen limiterait la pression sur les décideurs et fragiliserait la capacité à justifier les investissements dans les flottes, les ports, la surveillance et la formation. De même, les décisions relatives aux approvisionnements, aux routes maritimes ou aux infrastructures critiques deviendraient difficiles à assumer, ce qui pèserait directement sur la souveraineté et la résilience nationales. À terme, c'est un avantage comparatif majeur – la position maritime de la France – qui pourrait être remis en cause.

Un second risque tient à la perte d'opportunités économiques et industrielles : faute d'attractivité, certaines filières manqueraient de compétences et d'investissements, au bénéfice de concurrents étrangers plus offensifs. Rien n'est acquis : sans mobilisation, la France peut perdre du terrain dans la compétition mondiale pour l'économie maritime de demain.

Enfin, l'inaction nourrit la défiance vis à vis des politiques publiques maritimes, perçues comme technocratiques ou déconnectées. Elle peut aussi freiner la transition écologique en retardant l'acceptabilité sociale des énergies marines, de la décarbonation des ports et des navires, et de la protection des littoraux.

Un champ d'opportunité à considérer...

Une stratégie de promotion bien construite permet de poser un récit fédérateur : la mer comme espace d'innovation, d'emplois, de transition et de projection, plutôt que comme source de contraintes ou de conflits d'usage. Elle offre l'occasion de mettre en cohérence un écosystème riche mais éclaté, en renforçant la convergence des messages et l'efficacité de l'action collective.

La mise en visibilité du maritime peut soutenir une croissance verte (ports verts, logistique décarbonée, éolien flottant, biotechnologies marines) et susciter un renouveau des vocations grâce à des campagnes modernes et des dispositifs de découverte des métiers.

Elle peut faire émerger les champions du maritime de demain et positionner la France sur les segments clés de l'économie maritime du futur.

Enfin, cette stratégie peut accompagner la transformation d'industries encore très carbonées vers des activités maritimes plus durables. L'enjeu est de préserver et de renforcer un atout majeur – la place maritime de la France – dans un contexte de compétition internationale croissante.

Pour impacter durablement la croissance française

Les enjeux et les opportunités évoqués ci-dessus ont des effets directs sur plusieurs plans :

- **Sur les citoyens :**

Une meilleure compréhension du maritime renforcera le sentiment d'appartenance, la fierté nationale et la lisibilité des choix publics, tout en ouvrant des perspectives, notamment pour la jeunesse.

- Sur les filières économiques :

La visibilité et la reconnaissance soutiendront l'orientation vers les métiers de la mer, l'investissement et l'innovation, en consolidant la compétitivité des secteurs maritimes.

- Sur les territoires :

La mer irrigue l'ensemble du territoire national via les chaînes logistiques, industrielles et énergétiques et pourra devenir un puissant facteur de développement et de cohésion si ses enjeux sont mieux partagés.

- Sur la souveraineté et la sécurité :

Une opinion mieux informée facilite la légitimation des moyens consacrés à la protection des espaces maritimes, des routes commerciales et des infrastructures critiques.

- Sur l'environnement et le climat :

La qualité du débat public conditionne la capacité à accélérer la transition écologique du secteur maritime et à positionner la France comme acteur moteur.

- Sur l'action publique :

Une culture maritime renforcée permet de sécuriser les investissements de long terme et d'éviter les effets de stop and go.

Dans la suite de la réflexion, il sera pertinent de cibler spécifiquement deux enjeux structurants : le recrutement et les vocations maritimes d'une part, les innovations et nouvelles technologies maritimes d'autre part, afin d'illustrer concrètement comment la France peut préserver et développer son atout maritime dans un contexte où rien n'est acquis.

3. FEUILLE DE ROUTE POUR LA MER SOUVERAINE

Faire du recrutement dans le maritime une grande cause nationale

La première recommandation consiste à faire du recrutement et des vocations maritimes une grande cause nationale, transformant la crise actuelle des talents en un appel massif aux vocations pour alimenter les filières en forte croissance. La filière navale française représente déjà 127 000 emplois directs et indirects et un chiffre d'affaires de 15,1 milliards d'euros (GICAN 2023), avec un objectif de 15 000 emplois supplémentaires d'ici 2030 pour atteindre 75 000 emplois directs. Pourtant, le Brevet d'Initiation à la Mer (BIMer) porté par la Marine nationale – dispositif clé pour initier les jeunes – reste largement méconnu : le nombre de candidats est en croissance depuis 2018. En 2025, 2811 candidats étaient inscrits. C'est encore trop peu par rapport au 8 millions d'élèves du secondaire en France. Cette situation illustre le défi majeur : malgré des opportunités concrètes et non délocalisables, les métiers de la mer peinent à attirer les talents face à la concurrence du numérique ou des services urbains.

Pour inverser la tendance, une campagne nationale multicanale baptisée « La Mer, ton avenir ! » pourra être initiée et diffusée à des heures de grande écoute sur les médias mainstream et via des influenceurs reconnus sur les réseaux sociaux. Cette campagne sera complétée par des parcours maritimes structurés pour les jeunes et les publics en reconversion : interventions dans les collèges et lycées, journées immersives dans les ports et entreprises, stages découverte, dispositifs de mentorat avec des professionnels expérimentés. En s'appuyant sur les entités existantes comme le Cinav, le Cluster Maritime Français ou la Marine nationale, les outils de communication porteraient un récit unifié : la mer comme moteur d'emplois durables, de fierté nationale et de transition écologique. Les bassins d'emploi en tension et les territoires intérieurs seront prioritairement ciblés, pour montrer que les métiers maritimes concernent l'ensemble du pays et pas seulement les côtes.

Les bénéfices attendus seront mesurables et structurants. D'abord, un doublement des inscriptions aux formations maritimes en trois ans, avec une réduction immédiate des tensions de recrutement pour les métiers critiques (marins, ingénieurs navals, techniciens EMR, logisticiens portuaires). Ensuite, un renforcement de la culture maritime partagée qui légitimera politiquement les investissements dans les flottes, la formation et les infrastructures. Enfin, la constitution d'un vivier de « champions du maritime de demain » permettra de porter l'ambition française sur la durée, en répondant à la crise aiguë des vocations qui menace aujourd'hui l'ensemble des filières.

Les ressources nécessaires restent réalistes et hautement mutualisables grâce à une stratégie d'optimisation financière ciblée. Le budget pluriannuel estimé à 36 millions d'euros sur trois ans (12 M€/an) financera la communication nationale, les outils pédagogiques, les événements et les immersions, sur le modèle d'une campagne thématique partagée entre ministères et filières professionnelles. Financée à hauteur de 50% par



des fonds européens (FEAMPA, FSE+, Erasmus+) et des dispositifs nationaux comme le Fonds d'Intervention Maritime (FIM), cette architecture ramène le coût annuel effectif pour l'État à 3,6 M€/an.

La mutualisation des moyens existants constitue le second pilier de cette efficacité : les campagnes de recrutement de la Marine nationale serviront de socle commun et la plateforme numérique dédiée aux métiers de la mer sera adossée aux portails publics existants pour éviter tout surcoût. Surtout, les « Classes Enjeux Maritimes¹ » seront le dispositif à développer en priorité au sein des établissements scolaires. Fortes de près de 300 classes recensées en 2026 – contre une seule en 2021 – elles seront déployées avec l'ensemble des partenaires sous le pilotage du Ministère de l'Éducation nationale et le soutien de la Marine nationale, afin d'orienter les élèves vers le BIMer et le choix d'une carrière tournée vers la mer.

Le temps de montée en puissance est estimé à trois à cinq ans, avec des actions visibles dès la première année (lancement de la campagne, premières immersions). Les compétences requises incluent des experts maritimes, des communicants, des pédagogues et des services d'orientation, renforcés par le bénévolat de compétences des entreprises membres du GICAN et du Cluster Maritime Français, dont l'implication valorisable en nature est particulièrement prisée par les bailleurs européens. Cette approche globale, combinant des kits pédagogiques, des immersions portuaires et des outils de suivi rigoureux des indicateurs (taux de remplissage des formations, candidatures), garantit une pérennité du projet tout en transformant la crise des vocations en un levier stratégique de souveraineté nationale.

La coordination du pilotage national reviendra au Secrétariat général de la mer et la conduite aux ministères concernés (Mer, Éducation, Travail, Armées), en copilotage opérationnel avec les branches professionnelles, clusters maritimes, régions littorales/ultramarines et opérateurs de formation. Les relais locaux – écoles, OPCO, missions locales, élus – assureront le maillage territorial.

Le calendrier est précis : court terme (12 mois) pour concevoir la campagne, définir le récit commun et créer les outils ; moyen terme (2027) pour généraliser à l'échelle nationale et intégrer le « récit maritime » dans les grands temps politiques ; long terme (post-2027) pour pérenniser comme politique publique structurante avec des objectifs chiffrés annuels.

Faire des innovations et nouvelles technologies maritimes un pilier de la stratégie économique française

La deuxième recommandation érige les innovations maritimes en pilier stratégique de l'économie française, positionnant la France comme leader européen des technologies bleues de demain. Le Cluster Maritime Français mobilise déjà près de 200 000 emplois via France 2030, avec plus de 6 000 brevets déposés et 55% de PME/ETI soutenues dans des projets innovants (ports verts, EMR, numérisation maritime). La filière navale, forte de 56 100 emplois directs et d'une croissance de 8% en 2023, doit cependant accélérer face aux chantiers asiatiques et aux leaders mondiaux pour ne pas subir la concurrence.

Concrètement, il s'agit de lancer une « France Innovations Maritimes 2035 » priorisant énergies marines renouvelables, ports/logistique décarbonés, navires/services à haute valeur ajoutée, technologies numériques (données, surveillance, cybersécurité) et biotechnologies marines. Un programme spécifique soutiendra R&D, démonstrateurs et industrialisation et automatisation, avec simplification réglementaire pour PME/ETI. Les grands ports et territoires littoraux deviendront des laboratoires d'innovation (zones tests EMR, hubs décarbonation), tandis qu'une communication ciblée auprès des citoyens et décideurs montrera le maritime comme moteur de croissance et de souveraineté.

Les retombées seront immédiates et durables : 15 000 emplois qualifiés créés d'ici 2030, structuration de nouvelles chaînes de valeur souveraines, réduction de la dépendance étrangère sur les infrastructures critiques (ports, câbles, navires, données), et visibilité accrue du secteur comme réponse aux défis économiques et écologiques. Ce positionnement fera de la France un acteur moteur plutôt qu'un suiveur contraint.

Les ressources mobilisées s'appuieront sur des enveloppes fléchées dans des dispositifs déjà existants (France 2030, PIA, fonds européens), à réorienter pour partie vers les priorités maritimes, et un guichet unique pour projets innovants et une expertise R&D/industrielle. L'horizon temporel est de cinq à dix ans pour structurer les filières, avec des jalons dès deux-trois ans (pilotes, sites industriels).

Les ressources mobilisées reposent sur une réorientation stratégique des enveloppes fléchées au sein de dispositifs nationaux et européens déjà existants. Le financement s'appuie prioritairement sur le plan France 2030 et le PIA4, complété par les leviers européens majeurs : le Fonds pour l'innovation de l'UE pour les technologies bas carbone, Horizon Europe pour la R&D collaborative, et le FEAMPA pour le développement durable des infrastructures portuaires et des biotechnologies. En mobilisant également les garanties et prêts de la Banque Européenne d'Investissement (BEI), ce montage permet de financer intégralement la stratégie sans créer de nouvelles charges budgétaires. Un guichet unique sera mis en place pour simplifier l'accès à ces fonds et centraliser l'expertise R&D et industrielle dédiée à la mise en série des technologies bleues.

À titre d'exemple, le déploiement de la « SolidSailMast Factory2 » illustre parfaitement cette ambition : il s'agit de passer d'une innovation de rupture – le gréement rigide automatisé – à une ligne de production industrielle capable d'équiper des flottes entières de navires décarbonés, créant ainsi un écosystème manufacturier complet sur le territoire.

L'horizon temporel est de cinq à dix ans pour structurer les filières, avec des jalons opérationnels dès deux ou trois ans, tels que le déploiement de démonstrateurs technologiques et la mise en service de sites industriels pilotes.

Le pilotage national reviendra aux ministères Économie / Industrie / Numérique, Transition écologique et Mer, avec copilotage par régions, ports, clusters et filières (naval, EMR, biotech). Les partenaires privés (industriels, start-ups, laboratoires, financeurs) seront pleinement associés.

Le calendrier prévoit une stratégie finalisée en 2027 (définition des priorités, identification d'un portefeuille de projets phares, mise en place d'un cadre de soutien (financement, simplification, accompagnement), des démonstrateurs lancés en 2028 (montée en puissance des projets dans les ports et territoires pilotes, visibilité accrue dans les politiques publiques et le débat national) et une industrialisation complète de 2030 à 2035. Ainsi, la mer cessera d'être une contrainte pour devenir le levier d'une souveraineté retrouvée, d'une croissance verte et d'un leadership technologique affirmé.

Pour faciliter l'appropriation politique et opérationnelle des enjeux maritimes de la France, une fiche synthétique annexée présente une feuille de route pragmatique et non partisane, conçue à l'attention des candidats à l'élection présidentielle de 2027 afin d'intégrer pleinement la mer dans les programmes nationaux.





FMES
Fondation pour la Maîtrise
des Enjeux Stratégiques

