PREMIER
MINISTRE

Liberté
Égalité
Fraternité

Dossier de presse
2026

SUIVI DU COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DE LA mer



Mesures et orientations 2026

Secrétariat général de la mer

20, avenue de Ségur - 75007 Paris
𝕏@SGMer

SOMMAIRE

Sommaire . . . 3
Édito ministériel conjoint . . . 5
Le CIMer . . . 6
Régalien et numérique . . . 7
Compétitivité et développement économique . . . 11
Préservation et aménagement du littoral . . . 17
Biodiversité marine et changement climatique . . . 20
Focus . . . 24
Glossaire . . . 26

ÉDITO MINISTÉRIEL CONJOINT






La France, présente sur toutes les mers du monde grâce à ses territoires ultra-marins qui concentrent 97 % de sa zone économique exclusive, tire de la mer une part existentielle de sa souveraineté, de sa sécurité et de son développement. L'enchevêtrement de crises géopolitiques majeures ces derniers mois nous ont rappelé que la mer constitue à la fois un atout stratégique majeur, et un bien commun à protéger. **Forte du deuxième espace maritime mondial, la France a une responsabilité particulière face aux bouleversements géopolitiques, économiques et climatiques qui redessinent notre monde.**

Cette responsabilité se décline d'abord dans les territoires ultra-marins avec plusieurs mesures ciblées qui permettront de renforcer la protection des populations contre le trafic de stupéfiants en mer, de favoriser l'activité littorale, d'améliorer les connaissances scientifiques, et de développer l'offre de formation aux métiers de la mer.

Elle se décline ensuite à travers trois priorités :

Première priorité : le renforcement de notre souveraineté maritime. Face au danger que représente l'accroissement des menaces hybrides, domaine dans lequel la Marine nationale joue un rôle majeur, et au regard de notre rôle d'acteur clé des fonds marins, la France est candidate à l'accueil du prochain pôle régional Atlantique européen de surveillance des câbles sous-marins. Par ailleurs, la consolidation du modèle de l'action de l'État en mer autour de ses représentants, en particulier dans la zone économique exclusive, permettra d'apporter une réponse efficace, à la hauteur des enjeux, notamment par le partage et la valorisation des données numériques.

Deuxième priorité : l'amélioration de la compétitivité des acteurs de l'économie maritime française et des conditions de leur développement économique.

Chaque hausse des prix à la pompe nous rappelle le prix de notre dépendance aux énergies fossiles. En sortir est à la fois un impératif climatique et économique. Il convient d'agir à l'aide de mesures ciblées, telle que la réallocation d'une partie des recettes du marché carbone maritime vers la décarbonation de la filière et les infrastructures portuaires. La consolidation des filières industrielles, notamment celle des énergies marines renouvelables, constitue également un objectif prioritaire. Activité emblématique des territoires littoraux, le maintien d'une activité de pêche française s'inscrit pleinement dans cette priorité. La France portera ainsi auprès de l'Union européenne, une évolution ambitieuse du cadre règlementaire afin d'offrir un environnement favorable au développement de la filière. Nos ports, enfin, doivent être au cœur de la réindustrialisation des territoires et de la transition de notre économie.

Troisième priorité : la protection des littoraux et de l'océan, bien commun de l'humanité. Face aux enjeux environnementaux, l'ambition du gouvernement est réaffirmée : faire de la France une référence internationale en matière de gouvernance, de connaissance scientifique et de protection des mers et des océans. Il convient également de veiller à la préservation et à l'aménagement de nos territoires littoraux, par le développement durable de la plaisance, l'éco-conception des infrastructures marines et la valorisation de notre patrimoine maritime. Cette priorité se déclinera également par la mise en œuvre de la stratégie nationale polaire.

Notre ambition doit être à la mesure de notre histoire et de notre géographie : faire de la France une grande puissance maritime, souveraine dans ses choix, compétitive, durable et tournée vers l'avenir.

Catherine Vautrin
Ministre des Armées et des Anciens Combattants

Philippe Baptiste
Ministre de l'Enseignement, supérieur, de la Recherche et de l'Espace

Philippe Tabarot
Ministre des Transports

Catherine Chabaud
Ministre déléguée chargée de la Mer et de la Pêche

LE CIMer

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

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

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

Les mesures interministérielles de la mer 2026 s'inscrivent dans la continuité du dernier CIMer, tenu le 26 mai 2025.

Le Gouvernement et la mer



RÉGALIEN ET NUMÉRIQUE

Conforter la place de la France comme acteur majeur des fonds marins

Les câbles sous-marins (CSM) constituent une infrastructure stratégique au cœur du fonctionnement des économies modernes. En assurant près de 99 % du trafic Internet intercontinental, ils conditionnent directement la continuité des services essentiels, la sécurité des échanges et la souveraineté économique et numérique. Les évolutions technologiques récentes des CSM et la dégradation du contexte international posent également de nouveaux défis relatifs à la sécurité et à la protection des intérêts nationaux.

Mesures et orientations 2026 :

- Poursuivre les démarches de la France mobilisant les fonds européens en vue d'accueillir le pôle régional Atlantique et Manche de surveillance des câbles sous-marins. Ce projet sera porté par le ministère des Armées et le ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle, énergétique et numérique, qui établiront une feuille de route conjointe ;
- Étudier les modalités d'évolution du corpus juridique afin de mieux encadrer les opérations relatives aux câbles sous-marins dans la ZEE française. Le SGMer coordonnera, en lien avec le SGDSN, le travail interministériel visant à identifier les adaptations juridiques envisageables avec le soutien des agences et directions représentant les intérêts de l'État en mer ;
- Valoriser le pôle d'excellence « grands fonds marins » pour consolider la position de leader de la filière française face à la montée en puissance de concurrents internationaux.

Adapter la gouvernance et valoriser le partage des données maritimes de l'action de l'État en mer

La connaissance et la maîtrise de l'espace maritime revêtent un enjeu croissant pour les autorités de l'État compte tenu de la complexification de l'espace maritime, des risques de sécurité, de sûreté ou environnementaux qui y sont associés. Avec l'essor des technologies numériques, cette maîtrise repose de plus en plus sur la capacité à collecter et analyser rapidement des données. Il s'agit donc de renforcer le partage et l'exploitation des données entre les administrations de la fonction garde-côtes dans un cadre de protection des données tout en s'appuyant sur une gouvernance interministérielle renforcée.

Mesures et orientations 2026 :

- **Etablir une feuille de route interministérielle visant à mettre en œuvre les recommandations de la mission inter-inspections sur la gouvernance et le partage des données maritimes de l'action de l'État en mer. Un mandat sera attribué au SGMer pour conduire ce travail en lien avec les ministères de la fonction garde-côtes. Le SGMer rendra compte au cabinet du Premier ministre de l'avancement de ces travaux d'ici la fin du premier trimestre 2027.**

Compléter nos moyens de lutte contre le crime organisé par voie maritime

L'acheminement de la drogue en France sur le territoire français, essentiellement opéré par la voie maritime, fait l'objet ces dernières années d'une hausse majeure. Cette augmentation suscite notamment une délinquance accrue sur l'ensemble du territoire national. Cette situation impose un nouveau renforcement des dispositifs mis en place par les administrations de la fonction garde-côtes afin de lutter contre le trafic de stupéfiants en mer dans une logique de « bout en bout ».



© Simon Ghesquiere/Marine Nationale/Défense

Mesures et orientations 2026 :

- Affréter, sous financement du ministère de l'Action et des Comptes publics, un avion de surveillance aéromaritime pour une période de 4 à 6 mois dans les Antilles, armé par des opérateurs de la douane et de la Marine nationale. Les observations recueillies étant partagées entre les deux administrations ;
- Évaluer le complément nécessaire au réseau des capteurs AIS terrestres afin de détecter les balises AIS de type B non suivies par satellite et contrôler plus efficacement le trafic maritime des navires à voile ;
- Engager un travail interministériel afin de garantir la pleine effectivité des dispositions de l'article 3-1 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 modifiée relative à l'exercice par l'État de ses pouvoirs de police en mer pour la lutte contre certaines infractions relevant de conventions internationales ;
- Étudier des modalités pérennes de financement des besoins communs de l'AEM, en particulier les frais liés aux dispositifs particuliers de surveillance maritime et aux conséquences des opérations de lutte contre le narcotrafic en mer (abandon de navires notamment), afin que les incertitudes ne constituent pas un frein a priori à l'action de l'État en mer.

Étudier les modalités d'activation de la caisse centrale de réassurance pour les navires employés par l'État dans un contexte de crise en cas d'insuffisance ou d'inadéquation du marché

La multiplication des zones maritimes à risque, dans un contexte géopolitique dégradé, peut conduire les assureurs à restreindre leur couverture des risques de guerre ou à augmenter fortement le coût des primes. Cette évolution est susceptible de compliquer la mobilisation de navires civils appelés à intervenir pour le compte de l'État dans le cadre de missions de sécurité nationale ou de gestion de crise. Afin de préserver la capacité d'action de l'État dans ces situations, il apparaît nécessaire d'identifier les modalités permettant de compléter, lorsque cela est nécessaire, l'offre du marché privé en matière d'assurance ou de réassurance des risques de guerre.

Mesures et orientations 2026 :

- Étudier les modalités de réactivation de la capacité d'intervention de la caisse centrale de réassurance en matière d'assurance ou de réassurance contre les risques de guerre au profit des navires employés par l'État afin de pallier les insuffisances potentielles de l'offre du marché privé en contexte de crise.

Consolider l'autorité de l'État en mer, adapter le droit applicable en zone économique exclusive et promouvoir la lutte contre les atteintes à l'environnement et au patrimoine maritimes

Les compétences des agents de contrôle en mer sont aujourd'hui définies code par code, suscitant des cadres à géométrie variable. Les cadres juridiques actuels, pensés pour des usages essentiellement restreints aux eaux intérieures et territoriales, se révèlent inadaptés aux caractéristiques de la ZEE, dans un contexte où les activités se déploient de plus en plus vers le large. Des modifications législatives et réglementaires doivent donc être étudiées pour mieux appréhender la cohérence des espaces maritimes dans leur globalité.

Mesures et orientations 2026 :

- Consolider l'autorité de l'État en mer en confiant au SGMer le pilotage d'un groupe de travail interministériel visant à évaluer le dispositif actuellement applicable et à proposer les évolutions opportunes ;
- Instruire une modification du code de l'environnement, du code rural et de la pêche maritime, et du code des transports, afin d'étendre les compétences des agents de contrôles en mer et répondre aux nouveaux enjeux et activités ;
- Confier au SGMer le soin de coordonner un travail interministériel visant à identifier les adaptations juridiques nécessaires à une modernisation du droit applicable en ZEE avec le soutien des représentants de l'État en mer ;
- Confier aux administrations de la fonction garde-côtes, en associant le ministère de la Justice, le soin d'engager des réflexions sur l'élargissement du cadre d'emploi des drones et autres moyens d'observations déportés aux polices en mer relevant de leurs domaines d'intervention respectifs ainsi que sur l'extension des compétences de leurs agents de l'action de l'État en mer ;
- Organiser un séminaire relatif à la lutte contre les atteintes à l'environnement et au patrimoine maritimes par le ministère de la Justice.

COMPÉTITIVITÉ ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Renforcer la compétitivité des acteurs de l'économie maritime française

Dans un contexte de concurrence internationale accrue, le maintien d'une base industrielle navale européenne performante constitue un enjeu central pour la souveraineté de la France. La commande publique ainsi que les dispositifs de soutien à l'investissement et l'innovation apparaissent comme des leviers déterminants pour soutenir et renforcer la compétitivité française.

Mesures et orientations 2026 :

- Intégrer des critères hors-prix (par exemple sociaux, environnementaux, de durabilité et de résilience industrielle, de sécurité nationale, etc.) – dans le respect du droit européen – de manière renforcée dans la commande publique maritime, les appels d'offres liés à l'éolien en mer et les dispositifs nationaux d'aides publiques ;
- Conditionner autant que possible au regard du tissu industriel les aides publiques à un contenu industriel européen afin de soutenir les chaînes de valeur stratégiques et les technologies produites en Europe.

Accompagner le développement durable de la pêche et de l'aquaculture

La pêche et l'aquaculture constituent des filières stratégiques pour la souveraineté alimentaire, l'économie bleue et l'emploi. Si la France dispose d'atouts majeurs pour renforcer ces secteurs et assurer leur développement durable, ces activités demeurent confrontées à plusieurs défis (conflits d'usage, dépendance énergétique, vieillissement des flottes, insuffisante structuration des filières ultramarines). Le développement de projets innovants associant plusieurs usages de la mer ou encore la modernisation des outils de production sont autant de leviers essentiels pour renforcer durablement la compétitivité et la résilience de ces filières.



© DR

Mesures et orientations 2026 :

- Porter au niveau européen une réforme coordonnée des règlements PCP, du cadre financier pluriannuel et du FEAMPA afin de permettre le renouvellement, la décarbonation et l'électrification de la flotte de pêche , notamment via une approche « omnibus » intégrant une jauge décarbonation et des dispositifs adaptés d'aide à l'investissement ;
- Accélérer le financement de la modernisation de la flotte avec une bonne articulation des différentes sources de financement publiques et privées et une sanctuarisation des fonds dédiés à la pêche dans le futur cadre financier européen pluriannuel ;
- Soutenir les projets d'innovation maritime visant à tester des projets aquacoles en mer « offshore » ;
- Étudier le développement des usages aquacoles dans les zones compatibles avec les énergies marines renouvelables afin d'accélérer les expérimentations et de réduire les conflits d'usage ;
- Poursuivre les travaux en cours avec le secteur maritime visant à ce que les certificats d'économie d'énergie puissent soutenir l'acquisition ou le rétrofit de navires reliant des ports français, pour permettre leur électrification, ou quand cela est impossible, leur hybridation ;
- Pour les segments de flotte pour lesquels cette électrification ou hybridation n'est pas accessible à court terme, examiner les solutions de financement des adaptations rentables permettant des économies d'énergie ;
- Poursuivre le déploiement à horizon 2030 d'un programme de formation spécialisé dans les métiers de l'aquaculture et des productions marines dans les territoires ultramarins.

Permettre le développement économique des filières industrielles maritimes

La France dispose d'atouts significatifs pour se positionner sur les marchés émergents liés à la décarbonation du transport maritime, aux énergies marines renouvelables et aux technologies de rupture. Le renforcement des capacités industrielles, la modernisation des infrastructures portuaires et l'accompagnement de l'innovation apparaissent ainsi essentiels pour structurer des chaînes de valeur créatrices d'emplois dans les territoires littoraux et ultramarins.

Mesures et orientations 2026 :

- Lancer une mission nationale État-industrie afin d'établir un diagnostic consolidé des capacités françaises de construction et de réparation navales, d'identifier les infrastructures prioritaires et de structurer une stratégie nationale de réindustrialisation maritime, tenant compte de la chaîne d'approvisionnement pour les navires bas carbone, concrétisant les ambitions de la stratégie maritime industrielle de l'Union européenne dans ce domaine ;
- Renforcer le soutien public à l'innovation maritime afin d'accompagner l'émergence de technologies industrielles de rupture, notamment de systèmes énergétiques avancés, de solutions de propulsion décarbonée, de navires intelligents et autonomes et de drones maritimes. La réflexion sur les perspectives du nucléaire maritime civil et le positionnement de la France sur ce sujet sera poursuivie ;
- Poursuivre la mobilisation d'une partie des recettes issues de l'EU-ETS maritime pour financer la modernisation des chaînes de valeur industrielles, les technologies maritimes et portuaires décarbonées et les infrastructures énergétiques stratégiques ;
- Créer, dès l'automne 2026, le Centre national d'expertise hyperbare (CNEH).

Accélérer le développement des filières dédiées aux énergies marines renouvelables

Les énergies marines renouvelables (EMR) constituent un levier majeur de souveraineté énergétique et de réindustrialisation. La France dispose d'atouts importants pour structurer des filières compétitives dans l'éolien en mer et les technologies marines innovantes. Il s'agit désormais d'accélérer le passage de l'innovation à l'industrialisation afin de renforcer les chaînes de valeur françaises, soutenir l'activité des ports et favoriser l'émergence de nouveaux marchés énergétiques.



© Romuald Le Hénaff/Marine Nationale/Défense

Mesures et orientations 2026 :

- Engager les études préliminaires techniques et environnementales préalables à l'appel d'offres sur l'énergie hydrolienne au Raz Blanchard, prévu d'ici 2030 par la programmation pluriannuelle de l'énergie ;
- Privilégier au sein des dispositifs publics de soutien les projets contribuant à la création de valeur industrielle en France, au développement des compétences nationales et à la création d'emplois qualifiés dans les territoires littoraux et ultramarins ;
- Renforcer la coordination entre politique énergétique, stratégie industrielle maritime et développement portuaire afin de structurer des chaînes de valeur françaises compétitives sur les technologies marines de demain.

Adapter l'outil portuaire aux enjeux économiques

Le transport maritime assure l'essentiel des échanges commerciaux mondiaux et constitue un maillon critique de l'approvisionnement énergétique, industriel et alimentaire de la France. La maîtrise des infrastructures portuaires conditionne directement la résilience économique et la souveraineté stratégique nationale, alors que les ports font face aux fortes turbulences géopolitiques et énergétiques, et à une montée des risques sécuritaires et climatiques. Pour renforcer la robustesse de tous les ports, il est nécessaire d'améliorer leur visibilité sur plusieurs leviers d'action, qu'ils soient industriels, financiers, de sûreté, ou climatiques.



© Corentin Charles/Marine Nationale/Défense

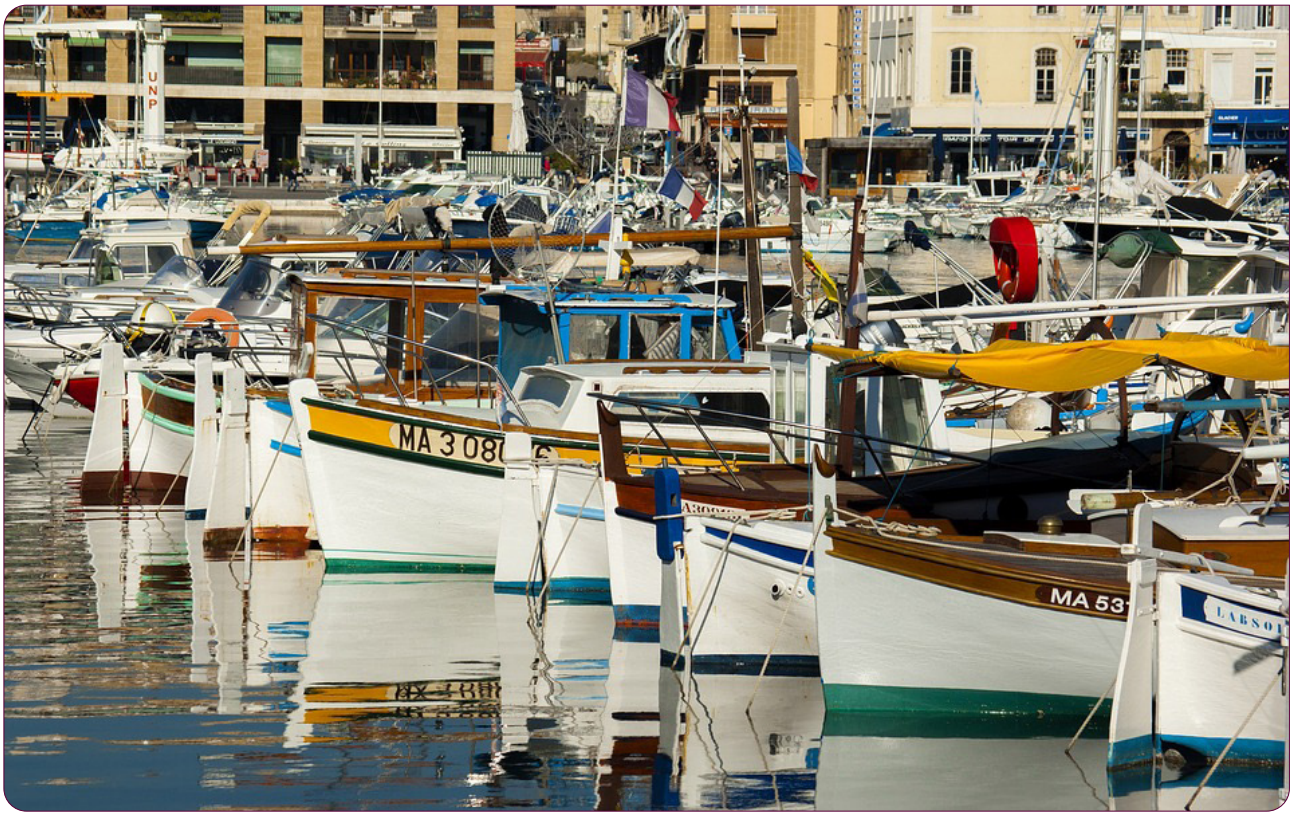
Mesures et orientations 2026 :

- Optimiser l'utilisation des infrastructures portuaires françaises à l'échelle des façades maritimes pour garantir la cohérence avec les calendriers de déploiement des projets éoliens, et maximiser les retombées économiques sur les territoires littoraux ;
- Explorer des sources de financement complémentaires pour adapter les infrastructures des ports à la filière stratégique de l'éolien flottant, ceux-ci faisant face à un besoin important de soutien financier ;
- Préciser et mettre en œuvre les modalités permettant de finaliser dans un délai raisonnable les transferts de propriété du domaine public de l'État aux grands ports (fluvio-)maritimes dans l'objectif de renforcer la compétitivité et l'attractivité des zones industrialo-portuaires françaises face à la concurrence européenne ;
- Lancer une mission inter-inspections générales visant à poser un diagnostic sur la qualité du *continuum* des missions régaliennes exercées au sein et autour des ports d'Etat et décentralisés (sûreté/sécurité), sur la cohérence des stratégies et plans sectoriels, et sur la qualité de l'articulation des acteurs des sphères publiques et privées ;
- Engager, pour faire face aux risques climatiques, des mesures d'adaptation à court, moyen et long terme : protection des infrastructures, renforcement de la maintenance préventive, adaptation des réseaux et des conditions de travail.

PRÉSERVATION ET AMÉNAGEMENT DU LITTORAL

Permettre à la plaisance de poursuivre son développement économique dans un ancrage territorial adapté et durable

La plaisance, avec près d'un million de bateaux immatriculés et 480 ports maritimes, plus de 10 millions de pratiquants occasionnels ou réguliers et près de 5 000 entreprises, est un atout majeur pour l'économie maritime et le dynamisme des territoires littoraux. La filière doit poursuivre son développement tout en répondant aux défis environnementaux et climatiques. Dans le cadre notamment de la feuille de route « Nautisme et plaisance 2030 » co-signée par le ministère de la mer et la filière et publiée en septembre 2025, l'État poursuivra son action pour favoriser le développement d'une plaisance durable, conciliant attractivité des territoires, protection des fonds marins et amélioration de la qualité des eaux.



© DR

Mesures et orientations 2026 :

- Finaliser la mise en place d'un barème national encadrant les redevances d'occupation du domaine public maritime naturel pour les gestionnaires de zones de mouillage et d'équipements légers (ZMEL) qui soit à la fois incitatif, progressif et basé sur des critères de bénéfice écologique ; simplifier les procédures d'instruction et de renouvellement des ZMEL ; accompagner les collectivités grâce à la mise à jour d'un guide méthodologique dédié aux ZMEL ;
- Poursuivre et renforcer les actions de communication et d'information à destination des plaisanciers et des professionnels, pour les sensibiliser sur l'impact des activités de plaisance et de loisirs nautiques sur la biodiversité, en cohérence avec la feuille de route nautisme et plaisance ;
- Établir un inventaire et le cas échéant soutenir les entreprises et les solutions innovantes qui apportent des solutions à la réduction de l'impact des mouillages et des carénages ;
- Clarifier la réglementation applicable aux aires de carénage et renforcer la lutte contre le carénage sauvage en incitant l'adoption de son interdiction dans le cadre du règlement des SAGE littoraux.

Mettre en place un cadre adapté à l'aménagement durable des infrastructures littorales

Les littoraux français concentrent des activités économiques et des infrastructures indispensables au développement maritime du pays. Dans un contexte marqué par le changement climatique, l'érosion côtière et la dégradation de la biodiversité, leur aménagement doit mieux intégrer les enjeux de protection et de restauration du milieu marin. Pour relever ces défis, la lutte contre les déchets marins et le développement de nouvelles solutions d'éco-conception constituent des leviers essentiels.

Mesures et orientations 2026 :

- Élaborer, sur la base des conclusions d'une mission d'inspection dédiée, une boîte à outils visant à favoriser le développement d'infrastructures marines et d'équipements éco-conçus présentant des bénéfices pour l'environnement marin ;
- Mettre en place une réglementation pour restreindre l'utilisation des nouveaux pontons et bouées non revêtus en polystyrène expansé ou extrudé, ou tout autre matière ayant des propriétés de fragmentation similaires, non revêtus, en application de la Décision OSPAR 2025/02 visant à réduire les rejets de déchets plastiques en mer.

Adapter nos territoires littoraux au changement climatique

Les territoires littoraux sont particulièrement exposés aux effets du changement climatique. Face à ces défis, les écosystèmes côtiers tels que les herbiers marins, les mangroves ou les prés salés sont une solution pour protéger les côtes, en préservant la biodiversité et en stockant du carbone. Il est alors essentiel de mieux connaître leur répartition et leur état de conservation, tout en renforçant la résilience des territoires les plus exposés.

Mesures et orientations 2026 :

- **Élaborer une cartographie consolidée des écosystèmes côtiers stockant du carbone (« carbone bleu ») en France hexagonale et dans les outre-mer.**

Préserver et valoriser le patrimoine maritime

Le patrimoine maritime et littoral, qu'il s'agisse de navires historiques, du patrimoine bâti et notamment des phares, ou du patrimoine immatériel, constitue un élément fort de l'identité et l'attractivité des territoires. Ce patrimoine matériel et immatériel est toutefois fragile et nécessite des moyens importants pour assurer sa conservation, sa restauration et sa transmission.

Mesures et orientations 2026 :

- **Renforcer le volet maritime et l'intégration des navires dans le périmètre du loto du patrimoine ;**
- **Préparer un fonds dédié au patrimoine maritime porté par les ministères de la mer et de la culture ;**
- **Réviser la convention mer/culture relative au patrimoine maritime en vue de l'intégration de l'ensemble des enjeux du patrimoine maritime et d'une mobilisation accrue de l'ensemble des parties prenantes, collectivités et associations.**



© DR

BIODIVERSITÉ MARINE ET CHANGEMENT CLIMATIQUE

Créer le cadre permettant à la France d'assurer un rôle de leadership international dans la gouvernance de la haute mer

L'entrée en vigueur de l'Accord BBNJ (*Biodiversity Beyond National Jurisdiction*) permet à la communauté internationale de se doter d'un cadre inédit pour protéger la biodiversité en haute mer, celle-ci couvrant près des deux tiers de l'océan. Forte du deuxième espace maritime mondial à travers notamment ses territoires ultramarins, la France a la responsabilité et dispose de la capacité d'apporter une contribution majeure à sa mise en œuvre. Pour renforcer son influence dans la gouvernance mondiale des océans, elle doit désormais adapter son organisation et son cadre juridique aux exigences de l'Accord.



© DR

Mesures et orientations 2026 :

- Intégrer en droit français chacune des quatre évolutions induites par la ratification par la France de l'Accord BBNJ (*Biodiversity Beyond National Jurisdiction*) pour faire de la France une référence internationale en matière de gouvernance des mers et de l'océan.

Mettre en œuvre par des mesures opérationnelles les engagements formels pris lors de l'UNOC

L'excellence scientifique de la France dans le domaine maritime constitue un outil stratégique qu'il convient de confirmer. Pour ce faire, divers leviers peuvent être mobilisés, à l'instar d'initiatives multilatérales favorisant la recherche et l'innovation, le développement de notre capacité d'analyse et de prévision de l'océan, ou encore le renforcement de la résilience des territoires face aux risques naturels et humains. Ces actions permettront non seulement d'améliorer la compréhension et la protection des océans, mais aussi de préserver nos intérêts souverains dans un environnement marqué par une concurrence internationale accrue.

Mesures et orientations 2026 :

- Soutenir les démarches entreprises par « Mission Neptune », notamment i) la mise en place d'une gouvernance ainsi que ses instruments juridiques et financiers ; ii) la réalisation d'un événement international annuel financé par le fonds de dotation « Neptune » (« Forum Neptune ») dont l'ambition est de devenir un « Davos de l'océan » ; et iii) la mobilisation de « Mission Neptune » afin de gagner en visibilité dans les initiatives européennes d'exploration océanographique, dont OCEAN EYE ;
- Confirmer l'engagement de la France pour la transformation de Mercator en organisation intergouvernementale, puis quand cela sera atteint, l'étude du maintien de son siège à Toulouse en fonction des coûts liés au nouveau site et le renouvellement de la délégation européenne *Copernicus Marine Service* à Mercator dans le cadre du prochain cadre financier européen pluriannuel ;
- Soutenir la mise en œuvre le projet de développement de « Smart Cable » Tam-Tam en Nouvelle Calédonie ;
- Soutenir la mise en œuvre le projet MARMOR de développement d'un observatoire sismo-volcanique sous-marin au large de Mayotte ;
- Soutenir la mise en œuvre la zone atelier ZAPI en Polynésie Française.

Adapter les dispositifs de protection des coraux aux enjeux environnementaux

La France abrite, grâce à ses territoires ultramarins, l'un des plus importants patrimoines coralliens au monde, portant ainsi une responsabilité particulière dans sa préservation. Face aux effets du changement climatique et aux pressions exercées par les activités humaines, la protection des récifs coralliens, des mangroves et des herbiers marins doit être renforcée.

Mesures et orientations 2026 :

- Renforcer la protection réglementaire des coraux des Antilles et de l'océan Indien ;
- Mieux prendre en compte les enjeux de protection des récifs coralliens, des herbiers marins et des mangroves dans les Documents Stratégiques de Bassin Maritime de manière à atteindre les objectifs en matière de protection forte fixés par la Stratégie Nationale pour la Biodiversité 2030 ;
- Mobiliser le Plan eau DOM pour réduire les pressions exercées sur les milieux littoraux et marins en améliorant l'assainissement collectif et non-collectif.

Faire le bilan du dispositif de protection des cétacés en Méditerranée Nord-Ouest

La volonté de réduire l'impact du transport maritime sur la faune marine, notamment les risques de collision avec les cétacés en Méditerranée, doit conduire à l'évaluation des dispositifs mis en place et à leur adaptation si nécessaire.

Mesures et orientations 2026 :

- Lancer une étude d'évaluation de la mise en œuvre des mesures associées décidées dans le cadre de la création d'une zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) en mer Méditerranée nord-ouest. Sur la base de cette évaluation et des recommandations formulées, la prise de mesures contraignantes sera envisagée en lien avec nos partenaires italiens, espagnols et monégasques ;
- Créer un groupe de travail « cétacés » dédié au sein du conseil maritime de façade (CMF) Méditerranée qui travaillera sur des propositions de mesures de renforcement de la protection des cétacés dans les eaux sous juridiction française ;
- Engager les travaux de révision du plan d'action (PA) cétacés dans le but d'y intégrer les évolutions qui ressortiront de ces exercices.

Mettre en œuvre la stratégie polaire

Les régions polaires occupent une place croissante dans les équilibres climatique, scientifique et géopolitique mondiaux. Dans ce contexte, la France a adopté sa propre stratégie polaire française comme feuille de route visant à renforcer sa présence dans l'Arctique et l'Antarctique par une diplomatie scientifique, diplomatique et environnementale ambitieuse et partenariale. Elle renforcera ses partenariats de défense avec ses Alliés arctiques pour faire face aux menaces émergentes.



© Audrey Agostinelli/Marine Nationale/Défense

Mesures et orientations 2026 :

- Intégrer aux CIMER un volet spécifique dédié aux questions polaires ;
- Élaborer, sur la base de la Stratégie polaire nationale « équilibrer les extrêmes », des travaux prospectifs de l'agence de programmes CBSD/CNRS et du ministère des armées, une feuille de route priorisée des projets polaires à laquelle l'ambassadeur pour les pôles et l'océan et le SGAE associeront une stratégie de mobilisation des crédits européens et internationaux ;
- Mettre en place une gouvernance dédiée au polaire qui assurera la mise en œuvre de la feuille de route : un comité de pilotage placé sous l'égide de l'ambassadeur pour les pôles et l'océan et le SGMer appuiera un comité stratégique ;
- Soutenir l'appel à projet « FLASH » lancé par l'Agence nationale de recherche sur le Groenland ;
- Réunir de manière bisannuelle un colloque scientifique franco-canadien sur l'Arctique.

FOCUS

Stratégie quinquennale pour la reconstruction et le développement de Mayotte 2026-2031

Le passage du cyclone Chido le 14 décembre 2024 a généré d'importants dégâts sur le territoire de Mayotte. En réponse, l'État et l'ensemble des acteurs maritimes s'attachent à faire de la mer un véritable moteur de la reconstruction et du développement de Mayotte, en application de la feuille de route pour l'économie bleue ultra-marine et de la stratégie quinquennale pour la reconstruction et le développement de Mayotte. Cette ambition repose sur deux priorités, développer l'économie bleue et préserver durablement le lagon et les écosystèmes littoraux et marins. Pour concrétiser ces objectifs, plusieurs actions ont été engagées.

L'amélioration du fonctionnement et de la gestion du port de Longoni constitue un objectif phare. Une mission inter-inspection portant sur la gestion et l'exploitation du port sont en cours. L'extension des liaisons maritimes, en projet, devrait par ailleurs permettre d'améliorer la mobilité au sein du territoire.

La filière pêche, autre enjeu majeur pour l'autonomie alimentaire de Mayotte, est en cours de restructuration à l'aide de plusieurs mesures visant à redynamiser le secteur :

- La création en cours d'un comité régional des pêches maritimes et des élevages marins ;
- L'aide au renouvellement de la flotte de pêche ;
- La formation des professionnels ;
- La création d'une coopérative d'armement ;
- La poursuite de l'aménagement des points de débarquement et des halles de pêche - le ponton de M'Tsahara a été inauguré en décembre 2025 et la halle de pêche de Nyambadao en août 2025.

En outre, le développement de la plaisance contribuera à renforcer l'attractivité touristique et économique du territoire.

La protection du lagon est une priorité, avec des actions ciblées en faveur des écosystèmes marins et littoraux, à l'instar des récifs coralliens, mangroves et herbiers. L'amélioration de l'assainissement permettra notamment d'améliorer la qualité des eaux côtières. Enfin, le renforcement de la surveillance des eaux mahoraises et des moyens opérationnels de lutte contre l'immigration clandestine permettra de garantir la souveraineté du territoire.

La mise en œuvre de l'ensemble de ces actions permettra ainsi d'accroître la résilience du territoire de Mayotte et son attractivité.

Valorisation de l'accompagnement à l'export

Le secteur naval constitue un pilier stratégique de la souveraineté industrielle française et du rayonnement économique de la France à l'international. Pour accompagner les entreprises dans leurs projets internationaux, l'État mobilise, via Bpifrance Assurance Export, l'ensemble des outils de soutien public à l'exportation, dans le respect du cadre fixé par l'OCDE.

La construction navale civile et militaire représente un tiers du portefeuille total des garanties publiques de Bpifrance Assurance Export, ce qui en fait la première exposition sectorielle. L'assurance-crédit soutient notamment les projets de construction de navires de croisière des Chantiers de l'Atlantique. Les garanties de cautions et de préfinancements contribuent également à sécuriser les contrats export et à répondre aux besoins de trésorerie liés aux cycles longs de production navale.

La filière vélique bénéficie également d'un soutien public significatif, avec une exposition totale de l'État proche d'un milliard d'euros. La garantie des projets stratégiques (GPS) et la garantie interne accompagnent des projets innovants tels que Vela, Windcoop, Neoline, TOWT et Silenseas, contribuant au développement de solutions de fret à propulsion vélique et à la transition énergétique du secteur de la croisière.

Le soutien public bénéficie à l'ensemble de la filière, des grands groupes aux PME et ETI. Pour faciliter l'accès de ces dernières aux marchés internationaux, le taux de couverture des garanties de cautions, en principe plafonné à 50 %, peut être porté à 80 %.

À travers ces dispositifs, l'État réaffirme ainsi son engagement en faveur de la compétitivité des entreprises navales françaises, de l'emploi et de l'innovation, au service d'une économie maritime plus souveraine et décarbonée.

GLOSSAIRE

AEM : Action de l'État en mer

AIS : Automatic Identification System

BBNJ : Biodiversity Beyond National Jurisdiction

CBSD/CNRS : Programme « Climat, biodiversité et sociétés durables » / Centre national de la recherche scientifique

CNEH : Centre national d'expertise hyperbare

CSM : Câbles sous-marins

EMR : Énergie marine renouvelable

ETS : EU Emissions Trading System

FEAMPA : Fonds européens pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

PA : Plan d'action

PCP : Politique commune des pêches

SGDSN : Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale

SGMer : Secrétariat général de la mer

SNB : Stratégie nationale biodiversité

ZEE : Zone économique exclusive

ZMEL : Zzone de mouillage et d'équipements légers

ZMPV : Zone maritime particulièrement vulnérable

Dossier de presse



Secrétariat général de la mer
20, avenue de Ségur - 75007 Paris
𝕏 : @SGMer

Maquette et impression : DSAF / DPSG / BAEC / Section Édition / EP - Photo de couverture : © Marine Nationale/Défense - Novembre 2026.