



# 61 PROPOSITIONS POUR LA MER ET L'ARCHIPEL FRANCE

*2017-2022 : innover, protéger, rayonner*

- Comment redynamiser nos littoraux ?
- Comment innover en mer et pour la mer ?
- Comment pleinement intégrer l'Hexagone et les outremer ?
- Comment réconcilier la France avec son potentiel maritime ?
- Comment en finir avec l'idée que la Mer est la poubelle des Terres ?
- Comment faire pour que nos jeunes s'intéressent aux métiers de la mer ?
- Comment combattre les stress hydriques, anticiper et éviter les futures guerres de l'eau ?
- Comment faire battre le coeur des 7 milliards d'êtres humains au moyen des seules ressources terrestres ?

Les besoins exponentiels des hommes sont dictés par cinq meta-dynamiques :

- l'explosion de la démographie depuis 100 ans,
- l'accélération de la vitesse de circulation de la masse monétaire mondiale,
- l'accroissement des inégalités intra-nations et inter-nations,
- l'urbanisation massive,
- la constitution de classes moyennes dans toutes les économies (hors PMA<sup>1</sup>).

Trois meta-facteurs sont à la fois les causes de l'explosion de ces besoins et les moyens d'y répondre :

- une ressource matérielle primaire : l'énergie
- une ressource immatérielle primaire : l'information
- **un espace : la mer, par laquelle transite 95% des transports de marchandises dans le monde et dont le volume de conteneurs maritimes manutentionnés dans les ports devrait quadrupler à l'échelle mondiale d'ici 2030.**<sup>2</sup>

Parce que notre domaine maritime est le plus vaste au monde ; parce que notre volontarisme pour le développement des peuples est gravé dans notre ADN ; parce que nos chercheurs et nos industries peuvent concevoir les innovations qui solutionneront ces risques, la France doit impérativement prendre ses responsabilités, chez elle comme dans le monde, pour permettre aux futurs 9 à 10 milliards d'individus<sup>3</sup> de disposer d'un environnement de qualité, permettant le développement de chacun et la paix pour tous.

**Pour ce faire, la France doit montrer la voie. Nous devons tourner notre jeunesse et les acteurs de l'économie terrestre (agriculture, énergie, santé...) vers la mer.**

Aujourd'hui, l'économie maritime représente déjà 14% de notre PIB et 820 000 emplois.<sup>4</sup> Il faut donc soutenir les acteurs classiques de l'économie maritime (industries navale et offshore, pêche, ports, transport...) et encourager les innovations technologiques (drones, transformation numérique, robots...), pour créer de nouvelles filières durables (aquaculture, biotechnologies, énergies marines renouvelables, transport propre, sûreté marine...).

<sup>1</sup> PMA : "Pays les moins avancés", catégorie socio-économique de pays créée par l'ONU (48 pays en 2016)

<sup>2</sup> OCDE. "Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030". Mars 2012.

<sup>3</sup> ONU, département des affaires économiques et sociales. "World Population Prospects". Juillet 2015.

<sup>4</sup> Boston Consulting Group. "Baromètre de la Maritimisation de l'Economie". Fondation de la Mer. Février 2017. France.

Ces filières, transformées et nouvelles, nous feront repenser l'interface terre-mer où l'homme travaillera et vivra donc davantage, suscitant la création d'autres activités économiques et services (aménagement des territoires, tourisme, gestion durable des ressources, suivi des milieux et des écosystèmes, valorisation de la biodiversité...). **Pour "faire battre le coeur de la France", la mer a bien des atouts !**

Alors, à l'heure où nos concitoyens attendent un nouveau récit national positif pour croire en un avenir commun, ce tournant vers la mer est une opportunité historique de construire un nouveau modèle de développement durable et responsable.

Les enjeux maritimes de notre pays sont multiples et protéiformes. Sous l'impulsion du précédent gouvernement et du Conseil National de la Mer et des Littoraux réinstallé, la France a pris la pleine mesure de l'influence mondiale que ses mers et ses outremer lui procurent.

Il faut à présent accentuer cette dynamique pour faire du continuum terre-mer-outremer le coeur du projet et de notre récit national pour l'avenir. Une fois pensé comme un continuum terre-mer-outremer, notre pays exprimera pleinement ses spécificités, ses atouts et ses potentiels si particuliers.

Voici 61 propositions complémentaires pour ce faire.

Pour renouveler notre récit national et montrer la voie dans le monde, il nous faut innover par la mer, protéger la mer et nous projeter en mer.

**Car telle est la marche de l'Histoire : si nous ne prenons pas la mer, d'autres nations moins scrupuleuses la prendront et nous en subirons les conséquences stratégiques, économiques et environnementales.**



**Karine CLAIREAUX**

*Sénateur de Saint-Pierre et Miquelon*

*Maire de Saint-Pierre*

*Présidente du bureau du Conseil National de la Mer et des Littoraux*

## 1. Application de la Stratégie Nationale pour la Mer et les Littoraux

Face aux candidats qui “veulent construire une véritable stratégie maritime nationale”, il faut **rappeler que la Stratégie Nationale pour la Mer et les Littoraux a été adoptée en novembre 2016 et promulguée en février 2017**. Fruit de plus de 170 contributions de l’administration, d’élus et de la société civile, la SNML articule 26 objectifs d’avenir autour de 4 axes de travail.

**L’enjeu premier de la prochaine mandature est donc d’assurer la bonne mise en oeuvre de la SNML**, de poursuivre la voie de la concertation pour détailler et suivre l’implémentation des 26 objectifs, et faire évoluer les mentalités pour **basculer d’une France terrestre à l’“Archipel France”**, c’est-à-dire faire émerger un développement durable de notre territoire basé sur un continuum terre-mer-outremers.

**P1/ Assurer la bonne mise en oeuvre, par tous les acteurs, de la Stratégie Nationale pour la Mer et les Littoraux (SNML)**, via le Conseil National de la Mer et des Littoraux, en coopération avec le Secrétariat Général de la Mer, la Délégation pour la Mer et les Littoraux, les Comités Maritimes de Façade, le Comité France Maritime, le Comité stratégique de la filière navale, le Cluster Maritime Français, le GICAN, le MEDEF et la Fondation de la Mer, notamment.

**P2/ Rédiger un Livre Bleu de la Mer et des Littoraux**, au moyen de groupes de travail thématiques coordonnés par le Conseil National de la Mer et des Littoraux en mode projet, afin de recueillir les meta-dynamiques du secteur, d’anticiper les évolutions du droit de la mer, et de définir nos objectifs maritimes stratégiques à l’horizon 2050.

**P3/ Lancer une campagne de communication grand public “Archipel France”**, pilotée par le Service d’Information du Gouvernement, en lien avec le Secrétariat Général de la Mer, le Conseil National de la Mer et des Littoraux et le Ministère de l’Education Nationale, pour développer ce nouveau récit national et faire connaître les enjeux et les perspectives du secteur maritime en métropole, outremers et via notre réseau diplomatique.

## 2. Valorisation durable de la mer et de la biodiversité

Si la mer est notre avenir de par les activités en surface, sur les littoraux ou de par la puissance de ses courants, elle l’est aussi dans sa colonne d’eau, dans ses fonds et dans l’infiniment petit. Ces-derniers attirent tout particulièrement les investisseurs. Il convient donc d’agir pour que la France puisse à la fois tirer le meilleur de la mer tout en la protégeant, pour que l’économie soit au service de l’écologie.

**P4/ Lutter à l’échelle européenne contre les distorsions de concurrence entre états-membres**, notamment dans le secteur de la pêche.

**P5/ Développer et encourager les circuits courts pour les produits de la mer**, afin de réduire l’empreinte écologique du transport et de valoriser encore davantage les territoires littoraux.

**P6/ Engager une réforme du Code Minier dans le but d’ouvrir un droit raisonné à l’exploitation des ressources pétro-gazières et minérales offshores dans les outremers qui en feront la demande**, afin de permettre aux territoires ultramarins dont la manne minérale peut servir le développement local de bien pouvoir le faire, dans le strict respect de normes à concevoir autour de l’objectif de fixer un nouveau standard à promouvoir afin de d’autres pays s’alignent dessus.

**P7/ Assurer un contrôle strict des techniques d’extraction minérales marines**, en renforçant les capacités d’inspection, d’analyse et de sanction, notamment dans les outremers.

**P8/ Encourager la recherche et le développement de techniques extractives innovantes et d'unités de production d'énergie marine plus respectueuses des écosystèmes, en orientant notamment les crédits publics vers le soutien à la recherche et au développement des entreprises plutôt qu'à subventionner les installations en bout de chaîne (ce qui donne lieu à des abus aujourd'hui dont souffrent notamment les collectivités locales).**

**P9/ Créer un régime d'assurance spécifique aux activités maritimes polaires, sur le modèle de celui créé pour les énergies marines renouvelables.**

Qu'il s'agisse de services à terre, de conception et construction de yachts ou d'offrir des expériences touristiques exceptionnelles, les entreprises françaises possèdent un savoir-faire inégalé croisant tourisme et luxe qui attire les riches consommateurs du monde entier et permettent de drainer un tourisme maritime et littoral de gamme inférieur mais néanmoins attiré par l'image de marque française. Par ailleurs, la valorisation de la biodiversité de l'"Archipel France" par l'industrie du tourisme comme par l'industrie du luxe constitue également un objectif à soutenir et à mettre en avant.

**P10/ Créer des passerelles entre les Pôles de compétitivité Mer et la Cosmetic Valley, afin de rapprocher la recherche en bioprospection marine et la recherche en biotechnologies, médecine, pharmacie et cosmétique dans le but de créer de nouveaux fleurons de ces secteurs en valorisant la biodiversité marine.**

**P11/ Assurer la pérennité du modèle économique de la SNSM et créer des "contrats de développement maritime" entre l'état et les départements littoraux, mettant particulièrement en valeur les industries porteuses d'emplois non-délocalisables, valorisant de manière durable la biodiversité locale comme par exemple au travers du tourisme ou de l'aquaculture de haute qualité ; et pérennisant les conditions de la bonne sécurité des activités en mer, de manière à engager une véritable transition de tous les départements littoraux de métropole vers la constitution de véritables interfaces stratégiques terre-mer-outremers.**

**P12/ Installer l'Agence Française de la Biodiversité dans un territoire d'outre-mer, afin de rendre justice à la biodiversité des outremers (97% de la biodiversité française) et contribuer à leur visibilité.**

**P13/ Engager une réflexion avec les clusters maritimes ultramarins pour la constitution de pôles de compétitivité maritimes spécialisés outremers, afin de renforcer des avantages comparatifs locaux existants et d'orienter certains territoires vers de nouvelles industries porteuses d'emplois non-délocalisables autour de la mer.**

**P14/ Soutenir la création d'un pôle de compétitivité yachting en métropole et un second dans un territoire d'outremer, afin de mettre en valeur cette industrie porteuse d'emplois non-délocalisables et de positionner un de nos territoires d'outremer comme un centre de tourisme de plaisance et d'affaires orienté yachting et luxe.**

### 3. Enseignement maritime & emploi maritime

Pour développer le secteur maritime, il ne faut pas que du capital ou des incitations aux entreprises, il faut surtout et avant tout du personnel bien formé et passionné. Pour ce faire, il est nécessaire de capitaliser sur le bon réseau d'enseignement maritime déjà existant pour l'orienter vers des filières d'avenir et l'innovation. Il faut également harmoniser la qualité de l'enseignement maritime entre la métropole et les outremers. Enfin, il faut rendre le secteur maritime attractif pour la jeunesse : susciter des vocations même hors des zones littorales, aider les entreprises du maritime à renforcer leur marque employeur pour convaincre des jeunes talents, et assurer une meilleure protection sociale tout au long de la carrière de marin.

**P15/ Créer un Conseil National de l'Enseignement Maritime, rassemblant une masse critique d'acteurs universitaires, professionnels et publics suffisante pour en faire un organe de promotion de l'enseignement maritime**

à l'international et de négociation et conclusion de partenariats et de double-diplômes, notamment avec les puissances maritimes émergentes (Inde, Iran, Australie, Argentine, Mexique...).

**P16/ Encourager les universités et écoles maritimes à créer des formations certifiantes en nouvelles technologies, internet des objets, navigation autonome, intelligence artificielle/robotique, motorisation LNG/hydrogène, navigation polaire, analyse des risques géo-économiques, diplomatie maritime, sauvetage en mer, aquaculture...**

**P17/ Créer un portail internet de l'emploi maritime, une plateforme internet spécialement dédiée aux métiers du maritime basée sur trois espaces : un espace "orientation écoles" pour aider les jeunes lycéens à trouver leur formation supérieure maritime, un espace "découverte entreprises" pour aider les entreprises du maritime à développer leur marque employeur et à attirer les meilleurs jeunes talents, et un espace "orientation emploi" pour connecter les demandeurs d'emplois et les entreprises du maritime sur la base d'une évaluation de compétences et de simulations réalisées intégralement en ligne.**

**P18/ Engager une large concertation pour une amélioration des grilles de cotisation et d'indemnisation de l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), afin notamment de mieux prendre en compte la pénibilité des métiers de la mer, renforcer la compétitivité et l'attractivité des marins français et rationaliser leur prise en charge.**

**P19/ Proposer des initiations aux sports nautiques dans les programmes scolaires des écoles élémentaires hors des zones littorales et systématiser les "classes de mer", afin que chaque jeune français puisse avoir vu au moins une fois la mer avant son orientation au collège et ainsi être sensibilisé aux potentiels de la mer et à la culture marine dès le plus jeune âge.**

**P20/ Développer des lycées professionnels maritimes et aquacoles (établissements publics maritimes) dans les outre-mers, afin d'orienter davantage de jeunes vers des filières d'avenir locales professionnalisantes et d'importer de l'expertise pour la formation continue au-delà de ce que font déjà les quelques centres de formation privés existants.**

**P21/ Créer, au sein de la réserve citoyenne de la Marine, un réseau d'ambassadeurs jeunes (moins de 35 ans), afin de porter la voix du secteur maritime et de l'engagement auprès d'étudiants du supérieur mais aussi auprès des lycéens et collégiens en phase d'orientation professionnelle.**

**P22/ Encourager la formation continue, notamment dans les outre-mers, afin de développer l'agilité des travailleurs du maritime et d'accompagner la diversification des activités économiques littorales, notamment vers l'aquaculture, les énergies marines renouvelables, la valorisation de la biodiversité ou les nouvelles technologies.**

## 4. Diplomatie maritime & évolutions du droit

La France possède le premier domaine mondial en zones économiques exclusives (11 691 000km<sup>2</sup>).<sup>5</sup> Nos eaux représentent 8% des domaines maritimes, 10% de la biodiversité marine<sup>6</sup> ainsi que 10% des récifs et 20% des atolls coralliens dans le monde<sup>7</sup>. La France se doit donc de porter une diplomatie maritime à la hauteur de ses atouts, de la biodiversité qu'elle recèle et de la longueur de ses frontières maritimes donnant sur les eaux internationales, et de s'en donner les moyens. Et ce, particulièrement à l'heure où s'engagent les premières

<sup>5</sup> Daniel Pauly & Dirk Zeller eds., "Global Atlas of Marine Fisheries". Island Press. Octobre 2016. Etude réalisée à partir des données du VLIZ Maritime Boundaries Geodatabase, Institut Flamand de la Mer (Belgique).

<sup>6</sup> Museum National d'Histoire Naturelle, "Référentiel taxonomique national TAXREF v10.0". Novembre 2016

<sup>7</sup> Andréfouët et al. "Atlas des récifs de France outre-mer", Institut de Recherche pour le Développement, Initiative Française pour les Récifs Coralliens (IFRECOR). 2008

négociations formelles pour une codification du droit de la haute mer et alors que le programme Extraplac n'est pas arrivé à son terme.

**P23/ Se positionner comme la principale force de proposition dans les négociations pour une codification du droit de la haute mer (Montego Bay II), afin de protéger nos intérêts nationaux dans la haute mer, de protéger les écosystèmes marins internationaux malgré l'accroissement programmé des activités maritimes et d'assurer la bonne organisation des futures activités extractives en haute mer dans la colonne d'eau et dans les fonds marins.**

**P24/ Prendre le leadership diplomatique en Europe et dans le monde en matière de normes souples dans le secteur maritime, afin d'orienter le secteur maritime international vers l'émergence, le respect et le contrôle de "bonnes pratiques" dans le but de protéger les écosystèmes marins et de tirer l'ensemble du secteur vers une empreinte écologique limitée malgré une activité accrue.**

**P25/ Faire de la lutte contre la surpêche et les plastiques en mer un élément structurant de la diplomatie française.**

**P26/ Inscire à l'action des Institut Français à l'étranger la promotion du patrimoine culturel maritime français, afin de positionner la France dans le monde comme la puissance maritime de premier plan qu'elle est de par ses atouts, sa biodiversité, son expérience mais aussi de par sa culture et son histoire maritimes.**

**P27/ Renforcer les moyens d'analyses cartographiques, techniques et juridiques des équipes traitant les présents ou futurs dossiers d'extensions aux plateaux continentaux devant la Commission des Limites du Plateau Continental de l'ONU.**

**P28/ Déjudiciariser les relations et revenir à une négociation diplomatique avec le Canada pour parvenir à un accord bilatéral de partage des eaux et du plateau autour de Saint-Pierre-et-Miquelon, en proposant par exemple un soutien à la diplomatie canadienne dans l'espace Arctique comme contrepartie.**

**P29/ Créer un programme "Personnalités Maritimes d'Avenir", piloté par le Centre d'Analyse et de Prévision Stratégique du Ministère des Affaires Etrangères afin d'identifier les jeunes entre 25 et 35 ans, en France, en Europe à l'international, qui feront le monde maritime de demain, puis organiser des rencontres sur le modèle du Young Leaders Programme de la French-American Foundation.**

**P30/ Lancer le "European Maritime Stakeholders Forum", un forum diplomatique bisannuel à Paris rassemblant les acteurs européens du maritime piloté par le Ministère des Affaires Etrangères, en collaboration avec le European Network of Maritime Clusters (ENMC), la Commission Européenne (DGMare) et l'Association des Pays et Territoires d'Outre-Mer (OCTA), avec au moins deux éditions sur la prochaine mandature.**

La mer est l'avenir de nos outremer français. Mais la mer est aussi l'avenir de l'Union Européenne. Et si la perspective d'un "Archipel France" est prometteuse, la perspective d'un "Archipel Europe" — à travers les présences françaises, néerlandaises, espagnoles, portugaises et danoises dans le monde — l'est encore plus. Il apparaît donc nécessaire de repenser le rapport entre les outremer français et européens, les acteurs maritimes et les institutions centrales à Paris et Bruxelles, notamment la Commission et le SEAE.

**P31/ Porter une attention toute particulière au maintien des zones de pêche historiques des pêcheurs français dans les négociations sur la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne.**

**P32/ Mieux porter la voix des outremer à Bruxelles avec la création d'une représentation spécifique "France-Europe-Outremer", afin que les politiques de l'Union prennent mieux en compte les spécificités de nos outremer en matière de pêche, d'exploitation des ressources marines et de développement maritime.**

**P33/ Développer un axe spécifique "innovation maritime" au sein de l'Association des Pays et Territoires d'Outre-Mer (OCTA), afin d'engager des synergies et des échanges de bonnes pratiques entre PTOMs.**

**P34/ Oeuvrer pour inscrire l'orientation maritime vers l'Arctique de certains territoires français (Saint-Pierre-et-Miquelon, Hauts-de-France) dans la prochaine communication sur l'Arctique de la Commission Européenne et du Service Européen d'Action Extérieure (SEAE), afin de mieux faire connaître et reconnaître les intérêts et potentiels arctiques de nos territoires.**

**P35/ Porter un effort d'harmonisation des législations maritimes européennes, afin notamment de lutter contre toute forme de dumping (social, environnemental, fiscal, sécurité) dans l'espace maritime des Etats membres.**

**P36/ Porter un cadre de protection sociale fort pour les marins, notamment au moyen d'une taxe à l'échelle communautaire frappant tout navire touchant un premier port européen vouée à compenser le non-alignement des normes sociales à bord sur les normes sociales européennes. Les contrôles pourraient être confiés aux autorités nationales et/ou à l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA).**

## 5. Planification spatiale des ports & du littoral

A l'heure où la France ne dispose plus de port figurant dans le top 10 des ports à conteneurs en Europe, et à l'heure où la SNML consacre le concept d'"Archipel France", il apparaît nécessaire d'évaluer la pertinence stratégique de notre maillage portuaire et plus généralement de l'empreinte au sol des zones littorales, en métropole et outre-mer. Il faut optimiser l'utilisation de ces espaces en tant qu'interfaces entre la terre, la mer et les outremer avec comme objectif la concentration des activités économiques et industrielles pour assurer la préservation d'un maximum de zones littorales.

**P37/ Evaluer la pertinence stratégique du maillage portuaire hexagonal existant, en collaboration avec les gestionnaires portuaires afin de repenser l'organisation des flux maritimes entrants et de transbordement dans l'optique de développer d'ici la fin de la mandature une stratégie intégrée de ports primaires (à portée internationale), secondaires (à portée régionale) et tertiaires.**

**P38/ Développer la gestion automatisée des ports à conteneurs et de transbordement (smart ports), afin de recréer les conditions de la compétitivité des ports français et d'accélérer le développement des villes portuaires françaises.**

**P39/ Evaluer la pertinence stratégique de l'intégration du maillage portuaire outremer au regard des évolutions du trafic maritime international, en collaboration avec les gestionnaires portuaires afin de positionner un ou plusieurs territoires d'outremer comme des centres régionaux de transbordement dans l'optique de développer d'ici la fin de la mandature une stratégie intégrée de ports primaires (à portée internationale), secondaires (à portée régionale) et tertiaires.**

**P40/ Consolider les Pôles de compétitivité Mer hexagonaux avec les clusters maritimes ultramarins, afin de permettre le développement de Pôles de compétitivité spécialisés outremer, d'accroître la surface de recherche et développement les Pôles Mer, et de faire de la marque "Pôle Mer" une référence internationale tant en termes qualitatifs qu'en termes de maillage international avec une présence dans tous les grands bassins géo-économiques (à l'exception du Pacifique Nord).**

Plus largement, les avantages comparatifs des littoraux français sont multiples, particulièrement variés et parfois soumis à des conflits d'usages : industries, activités militaires, côtes sauvages, littoraux protégés, fronts de mer urbanisés, côte soumises à stress écologiques, activités sportives de renommée mondiale...

Dans la logique du développement d'un continuum terre-mer-outremers, il apparaît nécessaire de cartographier les avantages comparatifs des littoraux métropolitains et ultramarins afin de développer une politique de promotion intégrée de l'ensemble des zones littorales.

**P41/ Lancer une évaluation économique à portée prospective des zones littorales**, pilotée par le Conservatoire du Littoral et le Commissariat général à l'égalité des territoires, analysant l'utilisation des sols sur une bande de 5 kilomètres de profondeur afin de mieux comprendre comment développer une politique d'interface terre-mer susceptible de maximiser les flux humains et économiques tout en préservant au mieux les écosystèmes.

**P42/ Encourager un rapprochement entre les acteurs portuaires et les acteurs du ferroviaire**, afin de créer un continuum multimodal littoral-fluvial-rail qui permette de réduire au maximum l'usage de la route dans les transports de marchandises.

## 6. Gouvernance & fiscalité

Pour organiser l'« Archipel France », attirer des talents, accélérer et la prise de décision, soutenir les acteurs de la recherche et développer les politiques les plus intégrées possibles, il est urgent de revoir la gouvernance de la France maritime et, dans certains cas précis, la fiscalité applicable aux activités maritimes ou à certains territoires dont l'économie dépend essentiellement des activités maritimes et littorales.

**P43/ Créer un ministère de la Mer, des Littoraux et des Outremers**, chargé des outremers, de la mer, de la pêche et de l'aménagement du littoral, ce grand ministère serait un outil de gouvernance inédit pour appliquer de manière intégrée la SNML, la loi sur l'Égalité Réelle Outre-Mer et réaliser les missions d'aménagement des zones littorales, qui seront découplées de l'existant ministère de l'Aménagement du Territoire — lequel serait recentré sur les activités et la ruralité terrestres. L'organisation de la coopération interministérielle resterait confiée au Secrétariat Général de la Mer.

**P44/ Rattacher le Conseil National de la Mer et des Littoraux au ministère de la Mer, des Littoraux et des Outremers**, afin que le ministère nouvellement créé travaille en relation directe et constante avec tous les acteurs du maritime pour efficacement piloter l'implémentation de la SNML et la rédaction du Livre Bleu de la Mer et des Littoraux, notamment.

**P45/ Instaurer une périodicité semestrielle pour l'organisation de Comité Interministériel à la Mer et aux Littoraux (CIML, ex-CIMer)**, afin d'assurer la bonne coordination régulière des démarches interministérielles et d'augmenter la rapidité de la prise de décision sur des sujets transversaux.

**P46/ Recréer le Conseil Interministériel de l'Outre-Mer (CIOM)**, sur une base semestrielle, sur le modèle du CIMer afin d'assurer la bonne coordination régulière des démarches interministérielles et d'augmenter la rapidité de prise de décision sur des sujets transversaux liés aux outremers.

**P47/ Créer un statut juridique d'« entreprise maritime stratégique » assurant des facilités fiscales, une priorité en matière de commande publique, ainsi qu'une protection capitalistique renforcée pour les fleurons industriels français à portée stratégique dans le secteur maritime, naval et les activités connexes (câbles sous-marins, IoT, dronautique...)** et nommer les entreprises éligibles à ce statut, de manière à assurer une présence française dans les conseils d'administration de nos fleurons industriels maritimes à maxima en garantissant un actionnariat national majoritaire ou à minima en garantissant une minorité de blocage détenue par des acteurs nationaux.

**P48/ Revoir la taxe sur les éoliennes maritimes de 2005**, en adaptant les modèles danois et néerlandais aux spécificités françaises, afin de créer un cadre fiscal et institutionnel incitatif pour la recherche, le développement et

*L'installation d'énergies marines renouvelables pour les entreprises et les collectivités locales susceptible de permettre le développement rapide de la filière.*

**P49/ Encourager la création de sous-registres ultramarins du Registre International Français spécialement conçus pour des secteurs industriels et/ou des pratiques régionales, et créer un groupe de travail en parallèle, sous l'égide du CNML et du ministère du Budget, rassemblant état et collectivités d'outre-mer à fiscalité propre pour proposer des règles fiscales et sociales cohérentes entre les différents sous-registres spécialisés.**

**P50/ Créer, au sein du SGMer ou de l'Observatoire National de la Mer et du Littoral, deux postes de "veilleur stratégique" dédiés à la veille et à l'analyse des évolutions pratiques et juridiques dans le secteur maritime en France, en Europe et à l'International ; un poste de "coordinateur Europe et Entreprises" dédié à la remontée des intérêts du secteur maritime français et la protection de nos intérêts maritimes au niveau européen ; et un poste "coordinateur outre-mer RUP/PTOM/polaire" agissant aux mêmes fins.**

## 7. Défense & cyber

La technologisation du secteur maritime précédemment évoquée apportera également son lot de risques : hacking, navires-suicides, perturbations des communications... De plus, il est important de trouver des solutions de télécommunication pour réduire la dépendance des bâtiments navals aux connections satellitaires.

**P51/ Engager un audit des vulnérabilités cyber et télécom des bâtiments de la Marine Nationale et des Gardes Côtes, afin d'évaluer le degré de risque auquel l'action de l'Etat et la défense en Mer pourraient être soumis de par l'émergence des navires autonomes, des drones marins et des nouvelles pratiques de hacking qui pourraient être utilisés en situation de piraterie, de terrorisme ou de conflits entre états ou asymétriques, et d'évaluer le degré de résilience opérationnelle nécessaire à développer pour sécuriser l'architecture réseau face aux menaces à distance.**

**P52/ Doter tout bâtiment de la Marine Nationale de capacités cyber-stratégiques défensives et offensives à rayons court et étendu, afin de faire face aux risques précités.**

**P53/ Soutenir le développement et la sécurisation des réseaux de télécommunication à basse tension, afin de désenclaver les territoires les plus isolés, de développer de nouvelles capacités de communication en mer, de contribuer à la viabilisation de zones stratégiques soumises à de futurs stress stratégiques (Antarctique, TAAF), et de réduire la dépendance des bâtiments navals aux flux satellitaires.**

**P54/ Renforcer et pérenniser les moyens alloués à la composante navale de la dissuasion nucléaire française, aujourd'hui à un niveau historiquement bas, afin de ne pas entamer notre crédibilité dès la prochaine décennie et servir notre objectif de non-prolifération nucléaire dans le monde, tout en ne négligeant sa composante aérienne, complémentaire.**

**P55/ Oeuvrer vers la concrétisation d'un "Airbus naval" européen, rassemblant a minima DCNS, STX France et Fincantieri (Italie), afin d'initier la consolidation du secteur naval européen plutôt que d'en subir une qui serait défavorable aux intérêts industriels et stratégiques français, afin de développer des synergies nouvelles dans les secteurs civils et militaires et d'acquérir une masse critique capable de protéger la filière face aux transferts de technologie constants vers l'Asie.**

Enfin, la France doit se doter des moyens de surveillance et de défense de l'ensemble de son domaine maritime. En effet, sans moyens adéquats, il est vain de classer des zones comme aires marines protégées ou même de vouloir investir les moindres recoins de notre zone économique exclusive.

**P56/ Doter la marine et les garde-côtes des moyens navals, dronautiques et satellitaires nécessaires pour assurer la pleine capacité de surveillance et d'action de l'Etat en mer sur l'ensemble du domaine maritime français (zones économiques exclusives et aires marines protégées), notamment dans les Terres Australes et Antarctiques Françaises, dans le Pacifique Sud et dans la ZEE de Clipperton.**

**P57/ Lancer l'étude d'un nouveau porte-avion, afin de préparer l'après Charles-de-Gaulle en milieu de vie.**

## 8. Navires du futur, dronautique & smart ports

La mer change et les moyens de navigation avec. Navires autonomes, dronautique de surface et sous-marine, internet des objets (IoT), intelligence artificielle, ports intelligents (smart ports), importance stratégique des câbles sous-marins... le secteur maritime sera de plus en plus technologique. Dès les années 2020, le secteur maritime sera dominé conjointement par trois types d'acteurs : les leaders de ces innovations technologiques, les leaders dans la conception des futures normes d'exploitation de ces technologies et les leaders dans le contrôle de ces normes. Cette technologisation du maritime créera des opportunités qui révolutionneront le secteur maritime grand public (tourisme, plaisance...) mais aussi et surtout l'organisation des flux mondiaux de transports.

**P58/ Soutenir massivement la recherche fondamentale et la recherche et développement en matière de navigation autonome, dronautique, internet des objets, intelligence artificielle et spatial appliquées au maritime, afin de soutenir l'émergence de fleurons français dans ce secteur stratégique.**

**P59/ Numériser les chaînes logistiques en développant d'une architecture blockchain nationale pour une meilleure gestion des flux de fret intra-portuaires, multi-modaux et inter-portuaires, afin de mieux gérer le fret maritime entre les différents acteurs de l'interface mer-fluvial-terre (expéditeurs, transitaires, transporteurs maritimes et fluviaux, ports, douanes, rail, logistique des derniers kilomètres...), de renforcer la transparence de l'information pour éliminer la fraude, de réduire les coûts, délais et empreinte écologique du transport, et de soutenir l'émergence d'entreprises françaises dans le secteur de la blockchain en développant des collaborations avec des leaders (CMA-CGM, HAROPA, SNCF...).**

**P60/ Orienter la recherche et développement en construction navale vers les matériaux composites (fibre de verre monolithique, acrylique et graphène) et les nouvelles motorisations (GNL, hydrogène), afin de réduire l'empreinte écologique de la prochaine génération de navires, d'augmenter l'agilité des bâtiments militaires en mer et de développer des compétences de haute valeur ajoutée pour pérenniser les chantiers navals français.**

De plus, au croisement des meta-facteurs que sont l'information et la mer, les 285 câbles sous-marins dans le monde connectent les internautes aux datacenters. Plus de 99% du trafic internet mondial passe par ces câbles de très haute valeur stratégique<sup>8</sup>. La France compte deux des leaders dans la pose et la gestion de ces câbles qu'il convient de soutenir, tout en diversifiant nos capacités de flux de données à l'international.

**P61/ Financer la pose de nouveaux câbles à partir du territoire métropolitain et dans certains outremer et aider à l'installation de centres de données à faible émission de CO2 sur l'ensemble du territoire, afin de palier aux risques de coupures en cas de conflit — notamment en investissant de nouveaux espaces tels que l'Océan Arctique —, d'encourager le développement des nouvelles technologies dans les outremer, y améliorer la qualité de vie (téléconsultation, télétravail et télémédecine, domotique, notamment), et contribuer à limiter les émissions du secteur des datacenters qui émet aujourd'hui déjà autant de gaz à effet de serre que l'industrie de l'aviation.**

<sup>8</sup> Telegeography. TeleGeography Report & Database. 2016