



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Inspection générale  
des affaires maritimes**

# Enseignement Militaire Supérieur du 2ème degré

## SYNTHÈSE DES TRAVAUX

Session 2025







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

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

Les sujets traités, comme les sessions précédentes traitent de sujets divers qu'il s'agisse de sujets internationaux, de sécurité maritime, de pêche maritime, de problématiques portuaires ou d'environnement marin.

La session 2025 se caractérise par une forte prégnance de l'actualité internationale dans les sujets traités. A cet effet, un premier mémoire a analysé les implications pour la France du traité BBNJ sur les administrations françaises, un second a étudié l'adaptation des ports des Antilles françaises et de la Guyane à la lutte contre les narco-trafics. Un troisième mémoire a procédé à une analyse fine de l'impact de la mise en oeuvre du règlement relatif à la restauration de la nature sur les documents stratégiques de façade et sur la création de zones de protection fortes. Un dernier mémoire a traité de l'adaptation des ports outre-mer aux évolutions de la flotte mondiale.

Trois mémoires à caractère plus technique ont traité pour le premier des synergies opérationnelles à mettre en place entre le pilotage de la police de l'environnement marin et celui de la police des pêches, pour le second, des modifications réglementaires à apporter en matière de réglementation relative à la sécurité des navires pour autoriser les navires de troisième catégorie à naviguer au-delà des 12 milles des côtes. Le troisième mémoire a expertisé les modalités de lutte contre la captation de quotas en matière de pêche maritime.

Bonne lecture !

AGHC - Guillaume SELLIER

01. Impact des réglementations environnementales actuelles et à venir sur les missions et la formation des ISNPRPM .....p.04

APAM Romain CAZZATO

02. Les navires de pêche français sous capitaux étrangers : quelles solutions concrètes pour garantir un retour géographique sur la façade d'immatriculation ?.....p.06

APAM Clotilde DELSAUT

03. Police de l'environnement et Police des pêches : quelles synergies entre CNSP/CACEM dans le ciblage et l'appui aux unités ? (ARP dans zone Natura 2000, mise en place ZPF, élargissement nouveau règlement contrôle sur la filière pêche récréative et pêche sans navire, suivi rapportage, avec le sujet en soi du rapportage lié aux obligations déclaratives pour la pêche récréative) .....p.08

APAM Célia D'HERVÉ

04. Étant donné qu'ils sont aux frontières des zones de production de cocaïne, les ports des Antilles françaises et de la Guyane sont-ils de facto des espaces « polycriminels » ?.....p.10

APAM Vianney HOUETTE

05. La mise en oeuvre du traité international sur la préservation de la biodiversité en haute mer (BBNJ) : quelles implications pour la France ?.....p.12

APAM Nolwenn JEZEQUEL

06. Le règlement 2024/1991 "restauration de la nature" : quel impact sur la planification spatiale maritime et plus particulièrement sur la création de Zones de Protection Forte en mer .....p.14

APAM Aurore JUNCA-LAPLACE

07. Adaptation des infrastructures portuaires des Outre-mer aux évolutions de la flotte mondiale .....p.16

APAM Lucas LEPELIER

08. A quelles conditions raisonnables peut-on autoriser les navires de moins de 12 m à naviguer à plus de 20' et quelles conséquences ? .....p.18

APAM Céline PIOGER

## 01. IMPACT DES RÉGLEMENTATIONS ENVIRONNEMENTALES ACTUELLES ET À VENIR SUR LES MISSIONS ET LA FORMATION DES ISNPRPM

APAM Romain CAZZATO

Les inspecteurs de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes (ISNPRPM) en France sont chargés de vérifier la conformité des navires aux réglementations en matière de sécurité, sûreté, conditions de vie et de travail à bord, ainsi que de prévention de la pollution et de protection de l'environnement. Ils peuvent également constater des infractions par procès-verbal, notamment pour les polices spéciales liées à la sécurité des navires et à la pollution (art. L5243-2-1 du Code des transports). Ces missions couvrent des domaines comme l'habitabilité, l'hygiène, la certification sociale des navires ou les réclamations des gens de mer (Décret n°84-810 du 30 août 1984).

Cependant, trois évolutions majeures remettent en question l'adéquation de leurs missions actuelles :

- Densification réglementaire (normes plus nombreuses et complexes),
- Délégation accrue aux sociétés de classification habilitées,
- Attention renforcée aux impacts environnementaux globaux des navires.

Ces changements soulèvent des interrogations sur l'adaptation des ISNPRPM et de leur formation aux nouveaux enjeux. Une réflexion concrète est nécessaire pour évaluer si leurs missions répondent encore aux objectifs de la politique publique et à l'organisation administrative française, et pour transformer les contraintes réglementaires en opportunités d'amélioration du service public.

### RÉSUMÉ

La réflexion part du constat d'une complexité dans la définition des réglementations environnementales applicables aux navires. Après avoir identifié les textes pertinents, il est nécessaire d'en préciser les effets et d'envisager une approche transversale, incluant les normes de protection de l'environnement marin au sens large. Cependant, les interactions entre ces différents régimes restent faibles.

Une analyse comparative permet d'évaluer l'organisation et la conduite des missions environnementales des ISNPRPM, ainsi que l'adéquation de leur formation initiale et continue avec les enjeux identifiés. Bien que leur action soit globalement satisfaisante – grâce à un cadre réglementaire consolidé –, elle manque d'une vision unificatrice de la part de l'administration centrale. De plus, la formation ne crée pas suffisamment de liens entre l'exploitation des navires et la protection de l'environnement marin.

Pour y remédier, le mémoire propose des axes d'amélioration :

Redéfinir une vision partagée du rôle environnemental de l'inspecteur,

Réviser les cadres de formation des ISNPRPM, en alignant l'offre existante sur les attentes réelles.

## RECOMMANDATIONS

### **1. Redéfinir et confirmer le rôle environnemental de l'ISNPRPM : clarifier la stratégie de l'administration et l'énoncé de mission des inspecteurs**

Élargir le champ d'action environnementale des ISNPRPM au-delà des aspects purement techniques des navires. Cette démarche s'intégrerait au projet « Affaires maritimes 2027 », en collaboration avec la Direction de l'eau et de la biodiversité et le Ministère de la Justice, et renforcerait l'attractivité du métier d'inspecteur.

### **2. Réaffirmer fortement le rôle de pilotage, animation et appui des directions interrégionales de la mer et directions de la mer**

L'échelon interrégional doit être responsabilisé. L'action de l'administration de la mer gagnerait en cohérence avec une vision globale des politiques publiques environnementales en mer.

### **3. Refondre la formation initiale des inspecteurs pour mieux prendre en compte les enjeux environnementaux et l'interaction navire-milieu**

La formation initiale des inspecteurs ne tient pas suffisamment compte des enjeux environnementaux, en particulier dans leur composante transversale d'interaction entre le flotteur et le milieu marin.

### **4. Mettre en place des actions de formation continue et améliorer les outils**

Les acteurs consultés soulignent la nécessité d'approfondir les connaissances environnementales des ISNPRPM, en particulier sur l'actualité réglementaire et ses évolutions. Ils demandent aussi une amélioration des outils informatiques pour la circulation d'informations entre l'administration centrale et les services territoriaux.

### **5. Spécialiser une partie des ISNPRPM en matière environnementale et accentuer le concours d'autres agents publics**

En raison de leur polyvalence, de la complexité technique du droit et de l'accroissement des normes, les ISNPRPM estiment leur action inadaptée en matière environnementale, malgré des effectifs stables. Cette mesure vise à éviter un retard de l'administration française dans ce domaine en pleine expansion.

### **6. Développer et professionnaliser les missions de contrôle et de répression au titre du Code de l'environnement et du Code des transports**

La mise en œuvre de la mission de police environnementale des navires, prévue par le Code de l'environnement et le Code des transports et renforcée par le droit européen, peut être améliorée à travers un meilleur cadrage. Les inspecteurs nécessitent de compléments de formation pour exercer la plénitude de cette compétence.

## 02. LES NAVIRES DE PÊCHE FRANÇAIS SOUS CAPITAUX ÉTRANGERS : QUELLES SOLUTIONS CONCRÈTES POUR GARANTIR UN RETOUR GÉOGRAPHIQUE SUR LA FAÇADE D'IMMATRICULATION ?

APAM Clotilde DELSAUT

Entre ouverture capitaliste portée par les libertés européennes et exigence d'ancrage territorial des droits de pêches dans l'Union européenne, la montée d'investissements étrangers dans des navires de pêche battant pavillon français —légitime en soi — peut, dans certaines configurations de « captation de quotas », externaliser débarquements, premières ventes, emplois et dépenses portuaires hors de l'État auquel sont attribués les quotas, fragilisant la légitimité de l'allocation nationale et le dynamisme économique des territoires côtiers. Il s'agit d'établir, dans le respect du droit de l'Union européenne, les conditions juridiques et opérationnelles permettant d'assurer un « retour » géographique tangible et mesurable des activités de pêche sur les territoires côtiers, en clarifiant les notions de lien substantiel, de lien économique réel et d'établissement stable, et en identifiant les critères, procédures de contrôle et voies d'adaptation à droit constant susceptibles de prévenir ces dérives tout en préservant la compétitivité de la filière.

### RÉSUMÉ

Ce mémoire analyse l'essor des investissements étrangers dans la pêche sous pavillon français et ses conséquences territoriales, notamment la « captation de quotas », qui détournent débarquements, emplois et retombées économiques dans les zones côtières. L'enjeu est d'aligner libertés d'établissement et de circulation des capitaux avec l'esprit de la stabilité relative : si les quotas ne créent pas de droits patrimoniaux, ils organisent un accès aux ressources pour irriguer prioritairement les territoires côtiers.

L'analyse combine corpus juridique européen et national, données économiques et entretiens ciblés (administrations, universitaires, experts), complétés par un parangonnage des modèles d'investissement. Malgré des lacunes statistiques, l'estimation d'une fuite de valeur potentielle en centaines de millions d'euros justifie une réponse conditionnant l'accès et l'usage des possibilités de pêche à des exigences matérielles, transparentes, non discriminatoires, proportionnées et vérifiables en adéquation avec le cadre juridique en vigueur.

Le mémoire propose :

1. Un cadre pour définir le « lien économique réel » et l'« établissement stable »,
2. Trois leviers concrets :
  - Un référentiel multicritères pour évaluer ce lien,
  - Une réforme du code rural et de la pêche, incluant un décret précisant ces critères,
  - Un renforcement des contrôles par l'État du pavillon. Ces mesures, couplées à une chaîne de valeur plus attractive, permettraient un retour économique mesurable pour les territoires.

## RECOMMANDATIONS

1. Engager sans délai un audit national assorti d'une étude d'impact, par navire et par segment, visant à objectiver les flux de débarquements, premières ventes, transformation, conditionnement, emplois et dépenses portuaires, afin de déterminer l'ancrage économique réel des navires de pêche sous pavillon français et d'identifier les situations de captation de quotas.
2. Engager la réforme ciblée du Code rural des pêches maritimes pour définir par décret et arrêté ministériel d'application, de manière factuelle et contrôlable, « l'établissement stable » et l'architecture des voies du « lien économique réel », conditionnant la délivrance du permis de mise en exploitation, l'accès et l'usage des possibilités de pêche (AEP/ANP) et intégrant un régime de sanctions graduées. Compléter la réforme par une instruction DGAMPA (lignes de conduite) à destination des services et, le cas échéant, par un mécanisme inspiré du rescrit en lien avec l'administration fiscale pour sécuriser en amont l'appréciation de l'établissement stable.
3. Organiser, sous pilotage DGAMPA, une concertation structurée et bornée dans le temps, articulant ateliers par façade (DIRM) et consultation publique dématérialisée des résultats de l'audit/étude d'impact et des projets de textes. Associer les organisations professionnelles (OP, UAPF, CNPMEM, CRPMEM), les ports et entreprises de la filière afin d'améliorer la granularité des hypothèses, repérer les cas d'usage et anticiper les effets indésirables (effets de seuils, reports géographiques ou de segments).
4. Déployer une politique de contrôle combinant un système national d'alerte et de ciblage et des contrôles interservices au niveau départemental tout au long de la vie du navire du lien économique réel et de l'établissement stable afin d'identifier et de corriger les situations de captation de quotas.
5. Dans l'attente de la réforme du CRPM, activer un dispositif pour contraindre les situations de captation de quotas des navires sous pavillon français :
  - audits par façade des armements présentant des indices de captation combinés à des contrôles inopinés coordonnés ;
  - exercer le contrôle du « lien économique réel » et de l'« établissement stable » pour les cas les plus manifestes ;
  - déployer des contrôles complémentaires pour l'effectivité du contrôle par l'État du pavillon (contrôles en mer, visites de sécurité et de certification sociale, campagne de vérification des titres des marins étrangers embarqués sous pavillon français.

## 03. POLICE DE L'ENVIRONNEMENT ET POLICE DES PÊCHES : QUELLES SYNERGIES ENTRE CNSP/CACEM DANS LE CIBLAGE ET L'APPUI AUX UNITÉS ?

APAM Célia D'HERVÉ

Le Centre National de Surveillance des Pêches (CNSP) et le Centre d'Appui au Contrôle de l'Environnement Marin (CACEM) contribuent au ciblage des contrôles, à l'appui dans leur mise en œuvre, ainsi qu'à la collecte des données de rapportage nécessaires au suivi des plans de contrôle et à l'analyse de risques.

La coexistence de ces deux centres peut constituer un facteur de complexité dans les interactions opérationnelles avec des unités de contrôle en grande partie identiques. En outre, l'évolution vers une approche écosystémique de la gestion des pêches est confortée par de nouvelles exigences européennes et nationales, dont certaines sont encore en cours de définition. Aussi, l'articulation opérationnelle des deux dispositifs de contrôle doit être optimisée afin de permettre d'intégrer de nouvelles attentes.

Dès lors, l'articulation entre les actions du CNSP et le CACEM doit être structurée et optimisée. Le présent mémoire vise donc à identifier les leviers de synergie et de coordination entre les deux centres, afin de renforcer l'efficacité des unités de contrôle, d'améliorer la cohérence des actions menées sur le terrain, et d'offrir un cadre opérationnel capable d'intégrer les nouveaux enjeux de contrôle à l'interface entre le contrôle des pêches et celui de l'environnement marin.

## RÉSUMÉ

Ce mémoire propose des axes de synergie et de coordination entre le CNSP et le CACEM pour optimiser leur appui et ciblage des unités de contrôle, dans le respect des plans de contrôle et des prérogatives de chaque centre. Sans rôle prescriptif, ils doivent adapter leurs méthodes pour améliorer l'efficacité opérationnelle sur le terrain.

Une réflexion prospective est menée sur la coordination de sujets de contrôle récemment actualisés, dont l'approche sera bientôt précisée. Leurs spécificités organisationnelles et interfaces existantes offrent des leviers pour renforcer l'efficacité des contrôles.

La concertation sur le ciblage, enrichie par de nouvelles sources d'information, optimisera les missions. En appui, les deux centres peuvent :

- Promouvoir une approche transversale via des outils dédiés,
- Simplifier le rapportage et faciliter le pilotage,
- Renforcer leur culture opérationnelle commune pour mieux répondre aux besoins évolutifs des unités.

## RECOMMANDATIONS

1. Formaliser par une instruction nationale conjointe DGAMPA/DGALN l'articulation entre les plans de contrôle des pêches et de l'environnement marin.
2. Répartir systématiquement les objectifs de missions de contrôle et de surveillance de l'environnement marin entre moyens concourants dans le cadre de la coordination réalisée à l'échelle départementale.
3. Réviser la Convention DGAMPA/DEB de 2018 pour actualiser la mission du CACEM et intégrer les modifications des articles 54 quinquies et 55 du R(UE) 1224/2009. Officialiser son rôle dans la centralisation du rapportage de la pêche de loisir embarquée et le ciblage des contrôles. Soutenir la montée en charge du CACEM par des moyens humains supplémentaires.
4. Acter l'intensification des besoins internes et des sollicitations d'autorités relatifs à l'analyse de données et à la géomatique auprès des deux centres. Consolider leurs capacités de traitement par la formation d'agents polyvalents et la sécurisation et la création de postes de référents experts.
5. Déployer une stratégie de communication ambitieuse auprès des administrations partenaires.
6. Établir des tableaux de bord conjoints CNSP/CACEM aux fins de suivi et de pilotage de l'activité relative à la police des pêches et à la police de l'environnement marin, aux différentes échelles territoriales.
7. Étudier la création d'une nouvelle mission d'appui du CNSP, miroir de celle du CACEM, dans le suivi de la veille jurisprudentielle et le recueil des suites données aux infractions en matière de contrôle des pêches maritimes. Dans ce cadre, doter les centres et les services de contrôle d'un outil de suivi des suites données aux procédures de verbalisation.
8. Dans le cadre de la pérennisation des applications MonitorFish et MonitorEnv, assurer le maintien d'une capacité d'évolution agile et rapide des outils, pour permettre l'intégration de nouveaux besoins de ciblage issus d'évolutions réglementaires.

## 04. ÉTANT DONNÉ QU'ILS SONT AUX FRONTIÈRES DES ZONES DE PRODUCTION DE COCAÏNE, LES PORTS DES ANTILLES FRANÇAISES ET DE LA GUYANE SONT-ILS DE FACTO DES ESPACES « POLYCRIMINELS » ?

APAM Vianney HOUETTE

Situés à proximité des principaux pays producteurs de cocaïne, les ports des Antilles et de la Guyane françaises occupent une position stratégique sur les routes transatlantiques du narcotrafic. Leur position géopolitique en a fait des zones de rebond naturelles vers le marché européen. Dans un contexte d'explosion simultanée de la production et de la demande de cocaïne, ces espaces se trouvent aujourd'hui au croisement d'organisations criminelles sud-américaines, locales et européennes, de plus en plus structurées et interconnectées. Le narcotrafic agit alors comme la colonne vertébrale de dérives multiples : violence, intrusion, corruption, trafics connexes, blanchiment... jusqu'à devenir le catalyseur d'un véritable écosystème criminel susceptible de défier l'État de droit. Dans ce contexte en pleine mutation, les spécificités géographiques, logistiques et les contraintes des ports ultramarins français font-elles de ces derniers des espaces "polycriminels" ?

### RÉSUMÉ

Les ports de Guyane et des Antilles françaises, situés à la croisée des routes maritimes et des trafics illicites (notamment de cocaïne), sont des cibles privilégiées pour les réseaux criminels transnationaux. Leur vulnérabilité – frontières poreuses, moyens de sûreté limités et dépendance au commerce maritime – favorise l'implantation d'activités illégales aux côtés des flux légaux.

Ce mémoire explore d'abord l'évolution de la criminalité portuaire en Europe, centrée sur le narcotrafic, ses méthodes (corruption, intrusions technologiques) et les failles institutionnelles qui la facilitent. Il analyse ensuite les réponses publiques : renforcement de la sûreté, coordination des acteurs et adaptation des outils juridiques et techniques.

La seconde partie étend cette analyse aux ports ultramarins, où l'isolement, les contraintes logistiques et les ressources restreintes aggravent les risques (trafics, corruption, violences). Le mémoire propose enfin des solutions pour reprendre le contrôle des espaces portuaires :

- Plans de sûreté adaptés aux spécificités locales,
- Gouvernance unifiée et coopération interservices,
- Sécurisation des systèmes d'information,
- Implication des acteurs privés pour un contrôle renforcé et homogène.

## RECOMMANDATIONS

1. Établir une stratégie nationale coordonnée, adaptée aux moyens disponibles, pour élever uniformément la sûreté de toute la chaîne logistique. Celle-ci doit s'appuyer sur un diagnostic complet et une approche sociale et territoriale, reconnaissant le lien entre précarité socio-économique et infiltration criminelle.
2. Adapter les politiques de sûreté et les ressources (humaines et matérielles) aux spécificités ultramarines. Cette approche devra intégrer leur dépendance vis-à-vis de la métropole, le renforcement des compétences des agents portuaires, la redondance des missions de surveillance et la sensibilité du contexte social.
3. Renforcer l'acculturation à la sûreté portuaire parmi les agents portuaires en augmentant la régularité et le niveau des formations dispensées par des organismes de sûreté habilités (OSH). Élever le niveau d'exigence des évaluations de sûreté portuaire (ESP) en s'appuyant sur les OSH.
4. Veiller à la disponibilité d'équipements adaptés et à la présence de capacités de formation et de maintenance locales. Ajuster les procédures douanières et portuaires.
5. Mener des enquêtes administratives pour tous personnels portuaires ayant accès aux zones d'accès restreint (ZAR), aux terminaux à conteneurs et aux sites identifiés comme sensibles. Renforcer ces enquêtes pour les postes stratégiques ou les personnels présentant des risques avérés.
6. Prévenir les risques de corruption et de compromission en généralisant la formation à la probité et à la déontologie. Mettre en place des mécanismes d'alerte, des procédures précisant les obligations et les sanctions applicables en cas de manquement, ainsi que de la désignation de référents déontologiques.
7. Renforcer la cybersécurité des systèmes d'information portuaires par un contrôle strict des accès, une sectorisation des données (principe du besoin d'en connaître), et la traçabilité des actions des opérateurs. Proposer une doctrine nationale incluant des audits réguliers, une supervision en temps réel des infrastructures critiques et des procédures d'alerte unifiées entre acteurs publics et privés.
8. Consolider la collaboration avec les opérateurs privés pour sécuriser la chaîne logistique portuaire, en sensibilisant les acteurs économiques, en mettant en place certifications et labellisations, en sécurisant les opérations de livraison/retrait de marchandises et en développant des canaux sécurisés de remontée d'informations pour détecter précocement les signaux faibles et risques potentiels.

## 05. LA MISE EN ŒUVRE DU TRAITÉ INTERNATIONAL SUR LA PRÉSERVATION DE LA BIODIVERSITÉ EN HAUTE MER (BBNJ) QUELLES IMPLICATIONS POUR LA FRANCE ?

APAM Nolwenn JEZEQUEL

La France a été motrice pour l'adoption puis la ratification du traité pour la protection de la biodiversité en haute mer (BBNJ pour Biodiversity Beyond National Jurisdiction). L'UNOC-3 a permis d'accélérer la ratification par le nombre d'États suffisants, ce qui a pour conséquence une entrée en vigueur de l'accord le 17 janvier 2026 et les premières mesures pourraient être adoptées dès l'été, après les premières COP d'installation. La question se pose donc d'identifier les implications qu'aurait la mise en œuvre de ce traité pour la France, tant sur la mise en application des dispositions prévues dans le traité que dans l'implication concrète qu'aura la mise en œuvre de ce traité, avec les possibles débouchés politiques, technologiques, économiques et scientifiques.

### RÉSUMÉ

L'accord BBNJ, traité international historique adopté en juin 2023, parachève l'extension du droit aux espaces maritimes et consolide les ambitions maritimes de la France, dans la lignée de la politique présidentielle. Sa ratification rapide (UNOC-3), portée par la France, lui permet de renforcer son leadership en droit maritime et en protection de la biodiversité, tout en promouvant sa vision des aires marines protégées.

Complétant la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNDUM), ce traité comble un vide juridique en haute mer avec un cadre unificateur, à articuler avec les outils existants (AIFM, ORGP, OMI, conventions régionales). Il introduit des mécanismes innovants tels la gestion par zones, les évaluations d'impact environnemental, l'accès aux ressources génétiques et le transfert technologique, tout en renforçant l'équité entre États. Sa mise en œuvre exige une adaptation nationale efficace, intégrant simplicité, rationalité et efficacité administrative. Pour la France, ce traité représente aussi une opportunité stratégique : économique, scientifique et géopolitique, renforçant son influence sur la scène maritime mondiale.

## RECOMMANDATIONS

1. La France doit s'investir activement dans la gouvernance du traité pour promouvoir sa vision et ses ambitions, par l'envoi d'experts (scientifiques, diplomates) pour influencer les dispositions du BBNJ et une coordination étroite avec la Commission européenne, une fois son rôle et son niveau d'implication clarifiés.
2. Conforter le SGMer dans son rôle d'animation national de la mise en œuvre de BBNJ, une fois la COP mise en place (fin 2026). Un interlocuteur devra être désigné comme coordinateur et la fraction d'ETP nécessaire devra être sanctuarisée.
3. Une circulaire pourra venir préciser et fixer ces aspects organisationnels et la mise en œuvre de BBNJ pourrait faire l'objet d'une mesure CIMER, qui pourrait servir de cadre et de justification pour une éventuelle demande d'ETP supplémentaires.
4. La recherche scientifique, pilier de la mise en œuvre du BBNJ, doit être renforcée au sein des organismes compétents. Les scientifiques doivent être systématiquement associés, tant au niveau international (instances du traité) qu'au niveau national, pour éclairer les décisions en matière de biodiversité et enrichir les connaissances. Cette implication doit s'inscrire dans les programmes européens dédiés à la recherche maritime, pour une approche coordonnée et fédératrice.
5. Renforcer les moyens (humains et techniques) de la DEB et des administrations concernées pour répondre aux nouvelles obligations (nationales et européennes) issues du BBNJ, rester active dans la mise en œuvre de l'accord et soutenir la diplomatie française pour son aboutissement effectif.
6. Utiliser le traité BBNJ comme levier pour promouvoir de manière unifiée, sur la scène diplomatique, la vision française des aires marines protégées, en harmonisant les positions entre administrations et représentants de l'État et en faisant reconnaître cette doctrine au cas par cas dans le droit international.
7. Stimuler l'innovation en renforçant les synergies civilo-militaires (IFREMER, pôles d'innovation, CORIMER) et les financements (France 2030, programmes européens). Améliorer la coordination des acteurs de recherche (pilotée par le SGMer) pour optimiser l'efficacité scientifique, notamment dans le cadre du BBNJ.
8. Organiser, en lien avec le cluster maritime, un séminaire pour présenter aux entreprises adhérentes les opportunités que présente BBNJ pour les acteurs du monde de l'économie maritime (IA, robotique, recherche médicale, moyens de surveillance en haute mer ...).

## 06. LE RÈGLEMENT 2024/1991 "RESTAURATION DE LA NATURE" : QUEL IMPACT SUR LA PLANIFICATION SPATIALE MARITIME ET PLUS PARTICULIÈREMENT SUR LA CRÉATION DE ZONES DE PROTECTION FORTE EN MER

APAM Aurore JUNCA-LAPLACE

La biodiversité marine connaît un déclin préoccupant, malgré un cadre juridique déjà institué. Ce constat a conduit l'Union européenne à adopter le règlement (UE) 2024/1991 relatif à la restauration de la nature. En France, sa mise en œuvre sur les habitats marins, est étroitement liée à la planification maritime incarnée par les documents stratégiques de façade. Leur complexité, conjuguée aux difficultés de déploiement des zones de protection forte, interroge la capacité du système actuel à intégrer ces nouvelles exigences. Dès lors, une question centrale se pose : dans quelle mesure le règlement « restauration de la nature » (RNN) impacte-t-il la protection de l'environnement marin et la planification maritime en France ? Il conviendra d'analyser les évolutions introduites par ce cadre normatif, les conséquences sur la planification, avant d'envisager les ajustements nécessaires à sa mise en œuvre.

### RÉSUMÉ

Le règlement (UE) 2024/1991 marque un tournant dans les politiques environnementales européennes en instaurant des objectifs contraignants de restauration écologique, avec des cibles chiffrées progressives et une obligation renforcée de connaissance pour le milieu marin. Contrairement aux cadres précédents, il exige le rétablissement complet des fonctionnalités écologiques des écosystèmes.

En France, sa mise en œuvre se heurte à des obstacles structurels (lacunes majeures de connaissances, outils méthodologiques encore en développement, difficultés à identifier les zones de restauration en cohérence avec les zones de protection forte et les mesures sectorielles.)

Les trajectoires d'atteinte des objectifs varient selon les habitats ; ambitieux mais réalisables pour les habitats de 1 à 6, les défis sont majeurs pour les habitats sédimentaires de niveau 7 (surfaces étendues, manque de données, délais serrés) rendant les objectifs inatteignables en l'état.

Pour opérationnaliser ces obligations, la planification spatiale maritime (via les documents stratégiques de façade) devient indispensable, bien que le cadre soit déjà contraint. Elle devra intégrer la restauration comme priorité, tout en conciliant usages et protection.

Il est prioritaire pour la France de renforcer les moyens (humains, techniques, financiers), simplifier et synchroniser les outils de planification et maintenir un dialogue structuré avec les acteurs concernés.

## RECOMMANDATIONS

### 1. Clarifier et stabiliser le cadre conceptuel et méthodologique de la restauration en mer :

La mise en œuvre du règlement introduit des concepts novateurs (restauration, surfaces de référence, récréation d'habitats) encore mal définis. Il est essentiel d'élaborer un référentiel national précisant les définitions, les méthodes d'évaluation, les indicateurs et les modalités de suivi applicables au milieu marin.

### 2. Prioriser la restauration passive et la mobilisation des outils existants :

Face aux diverses contraintes, la mise en œuvre du règlement doit privilégier la restauration passive, en s'appuyant sur les zones de protection forte et en optimisant les outils existants. Une labellisation « restauration » des mesures sectorielles alignées sur le RRN permettrait d'éviter un recours systématique aux ZPF et simplifier la traçabilité et le rapportage.

### 3. Adapter l'application du RRN aux spécificités des habitats sédimentaires

Une application uniforme du règlement est inadaptée aux habitats sédimentaires (180 000 km<sup>2</sup> en métropole). Avec 98 % de ces habitats en état inconnu et l'absence de méthodes d'évaluation, la France doit plaider auprès de la Commission européenne pour une approche différenciée (GTH 7), en priorisant l'acquisition de connaissances avant toute fixation d'objectifs et en associant scientifiques et professionnels pour choisir des méthodes adaptées.

### 4. Sécuriser la planification spatiale maritime par une intégration effective du règlement dans les documents stratégiques de façade

Le prochain cycle de planification maritime doit faire de la restauration écologique une priorité. Anticiper la révision des DSF pour y intégrer les exigences du RRN, afin d'éviter les recours et garantir la légalité des décisions de l'État.

### 5. Rééquilibrer les missions des services et alléger la charge procédurale

La mise en œuvre du règlement nécessite un rééquilibrage des missions de l'État. Les procédures doivent être simplifiées (e.g DSF) et les moyens humains renforcés. L'échelon central est indispensable pour harmoniser la position de l'État, structurer la concertation et accompagner les acteurs, en portant une doctrine nationale claire.

### 6. Préserver l'acceptabilité du règlement par une concertation structurée et des incitations adaptées

Il est recommandé de maintenir une concertation transparente et continue au sein des Conseils maritimes de façade, qui doit s'accompagner de moyens financiers lisibles, pérennes et ciblés, combinant ressources européennes et nationales. Doivent être valorisées les démarches exemplaires, telles que les zones de protection forte à vocation démonstrative ou la mise en place de labels.

## 07. ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DES OUTRE-MER AUX ÉVOLUTIONS DE LA FLOTTE MONDIALE

APAM Lucas LEPELIER

La flotte mondiale est aujourd'hui traversée par de profondes mutations : augmentation de la taille moyenne des navires, poursuite de la conteneurisation du transport de biens manufacturés, amorçage d'une décarbonation des navires et structuration du trafic autour de hubs de transbordement.

Les ports mondiaux doivent répondre à ces évolutions en engageant des projets d'adaptation massifs de leurs infrastructures. Les ports des départements, régions et collectivités d'Outre-mer (DROM-COM) sont pleinement concernés par ce besoin d'adaptation. Alors qu'ils constituent la porte d'entrée quasi exclusive de territoires caractérisés par leur isolement et/ou leur insularité, ainsi que par une forte dépendance aux importations, ceux-ci sont appelés à engager des investissements importants pour garantir la continuité d'approvisionnements aux meilleurs prix.

Investir dans des infrastructures portuaires coûteuses peut néanmoins interroger dans des territoires à l'hinterland limité dans lesquels une hausse de la demande intérieure ou des exportations en mesure d'assurer la rentabilisation et l'amortissement des équipements ne saurait être attendue.

Comment accompagner alors un processus d'adaptation des infrastructures portuaires déjà partiellement engagé dans les Outre-mer dans un objectif de cohérence des investissements, de résilience et de robustesse à long terme ?

### RÉSUMÉ

La flotte mondiale évolue avec des navires plus grands, une conteneurisation accrue et l'adoption de carburants alternatifs pour respecter les normes de l'OMI et de l'UE. Les compagnies maritimes, de plus en plus concentrées, contrôlent les chaînes logistiques via des hubs, poussant les ports à adapter leurs infrastructures. Les ports d'Outre-mer doivent investir pour maintenir leur desserte par des lignes majeures, malgré des perspectives de trafic limitées en raison de leur hinterland restreint. Ces investissements, essentiels pour des territoires insulaires et dépendants des importations, restent cependant risqués en termes de rentabilité.

Pour garantir leur pertinence, ils doivent s'appuyer sur l'adaptation des infrastructures en collaboration avec les compagnies maritimes, la stabilisation des lignes maritimes en dynamisant les réseaux portuaires régionaux via une coopération interportuaire renforcée, et la sécurisation des revenus portuaires par une réflexion collective avec les acteurs locaux pour financer des infrastructures durables.

## RECOMMANDATIONS

1. Œuvrer dans le cadre des négociations du nouveau cadre financier pluriannuel 2028-2034 du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE-T – volet transport) à la sécurisation de crédits dédiés au développement du réseau global permettant un financement des régions ultrapériphériques à la hauteur des enjeux de développement de leurs infrastructures. Prioriser les dossiers ultramarins au regard de la grande dépendance de ces territoires et de leur exposition au dumping.
2. Défendre lors de la modification du règlement (UE) N°651/2014 du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur, l'éligibilité aux aides d'État du financement des superstructures portuaires dans les régions ultrapériphériques.
3. Sécuriser les projets de coopération portuaire en sensibilisant les régions à la continuité des appels à projets et à l'assouplissement des règles de gestion. Garantir leur pérennité par une contribution de l'État via des contrats de convergence et de transformation (CCT).
4. Confier à un opérateur de l'État (ex. CEREMA) la réalisation régulière d'une analyse des besoins d'adaptation des infrastructures portuaires des Outre-mer au regard de l'évolution de la trajectoire du changement climatique et de de la capacité des ports d'Outre-mer à être desservis par les composantes de la flotte stratégique.
5. Prévoir dans les concessions ou les autorisations d'occupation temporaire du domaine public portuaire des règles d'usage favorisant la rationalisation de l'espace.
6. Mettre en place au sein des conseils de développement des ports des Outre-mer des commissions en charge du développement foncier et de l'intégration urbaine pour s'assurer de la bonne intégration des enjeux portuaires dans les documents de planification de référence.
7. Insérer au code des transports une mesure instaurant des contrats pluriannuels d'objectifs et de performance entre les grands ports maritimes (GPM), l'État et les collectivités pour construire des stratégies de financement en clarifiant la part des investissements portuaires prise en charge par les GPM et par les aides publiques.
8. Renforcer les moyens alloués à la coopération régionale portuaire dans les Outre-mer en sécurisant des financements pérennes dédiés et en désignant des directeurs chargés de la coopération. Intégrer les initiatives de coopération portuaire à la stratégie diplomatique d'aide au développement régional.

## 08. A QUELLES CONDITIONS RAISONNABLES PEUT-ON AUTORISER LES NAVIRES DE MOINS DE 12 M À NAVIGUER À PLUS DE 20 MILLES ET QUELLES CONSÉQUENCES ?

APAM Céline PIOGER

En mer, chaque mille parcouru au-delà des côtes combine exigences techniques, compétences humaines et règles de sécurité. La réglementation française classe les navires professionnels selon des catégories de navigation limitant leur éloignement en fonction de leur conception, leur stabilité et leur équipement. Cependant, cette approche générale ne reflète pas toujours la réalité opérationnelle, notamment pour la pêche artisanale : des navires de moins de 12 mètres, souvent modernisés et bien équipés, restent soumis à des limites restrictives (ex. 20 milles), alors que les ressources halieutiques se raréfient près des côtes et que les usages maritimes (plaisance, éolien, zones protégées) se multiplient.

Dans le secteur de la maintenance offshore, les futurs parcs éoliens flottants, situés au-delà de 20 milles, ne pourront pas être desservis par des navires de service de moins de 12 mètres, malgré leur adéquation pour des interventions légères. Cela entraînera une hausse des coûts et une moindre disponibilité opérationnelle, poussant les exploitants à demander des dérogations.

Ce mémoire explore les conditions d'une adaptation réglementaire pour autoriser certains navires de moins de 12 mètres à naviguer au-delà de 20 milles, en évaluant ses impacts opérationnels et sécuritaires. L'analyse priorise les navires de pêche, les plus concernés, avant d'examiner ceux dédiés à la maintenance offshore, afin de couvrir l'ensemble des enjeux liés à cette évolution.

### RÉSUMÉ

Ce mémoire évalue les conditions d'un assouplissement réglementaire permettant aux navires professionnels de moins de 12 mètres de naviguer au-delà des 20 milles. L'étude porte sur les navires de pêche et les navires de servitude offshore.

Fondée sur une analyse législative française et une approche risques-coûts-bénéfices, elle révèle des avantages comme l'accès à de nouvelles zones de pêche, la continuité des services offshore et une modernisation des flottes. Cependant, cette extension exige des garanties strictes : stabilité renforcée, redondances critiques, équipements de survie adaptés, formations approfondies et gestion rigoureuse des activités maritimes.

La proposition, progressive, repose sur trois mesures clés :

- une taille minimale de 9 à 10 mètres pour assurer stabilité et sécurité ;
- un niveau élevé d'équipements et de compétences (sécurité, radio, médical) contrôlé et documenté ;
- une limite étendue à 40 milles, encadrée par des indicateurs de suivi (sécurité, socio-économie, environnement).

## RECOMMANDATIONS

- 1. Seuil minimal de longueur : 9 à 10 mètres.**  
Conditionner l'autorisation à une longueur minimale, afin de garantir la stabilité et la capacité d'emport des moyens de sécurité nécessaires.
- 2. Ouverture progressive limitée à 40 milles.**  
Mettre en place une extension graduée de la zone accessible avec un plafond initial de 40 milles, assortie de suivis (sécurité, socio-économie, environnement) pour mesurer les effets et ajuster ensuite si besoin.
- 3. Sortie en mer limitée à 24 heures.**  
Imposer un retour quotidien à terre pour permettre notamment les vérifications de sécurité, la maintenance ainsi que la réduction de la fatigue des équipages.
- 4. Différencier par filière (pêche/servitude).**  
Déployer un cadre identique dans ses principes (longueur, équipements/compétences, limite d'éloignement, indicateurs), avec des exigences modulées selon les profils d'emploi : navires de pêche d'une part, servitude d'autre part.
- 5. Exigences rehaussées et traçabilité.**  
Associer les autorisations à une vérification systématique des exigences en équipements et compétences exigées (sécurité, radio, médical, lutte incendie, aide à la navigation, etc.).





**EAAM**



**Directeurs de publication :**

Guillaume SELLIER, Inspecteur Général des Affaires Maritimes

Guillaume de BEAUREGARD, commandant de l'EAAM, directeur de l'ESPMER

**Conception graphique :**

Yves DAMAY, commandant en second de l'EAAM, directeur des études

Maud VARIN, mission communication



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Synthèse des mémoires des EMS 2025  
Édition avril 2026**