



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Inspection générale
des affaires maritimes**

Enseignement Militaire Supérieur de 2ème degré

SYNTHÈSE DES TRAVAUX

Session 2023



EAAM

École d'Administration
des Affaires Maritimes





En application des dispositions du code de la défense, les administrateurs des affaires maritimes ont l'opportunité de se présenter au cours de leur carrière à l'enseignement militaire supérieur du deuxième degré. Cette étape comprend une session de formation au centre d'études stratégiques de la marine ainsi que la production d'un mémoire sur un sujet d'actualité administrative.

Ce mémoire est le fruit d'une réflexion personnelle de l'officier sur un sujet d'administration ou de sciences et techniques susceptible d'apporter des réponses concrètes et opérationnelles aux questions posées par les cabinets ministériels, les directions d'administration centrale ou les services déconcentrés.

L'ensemble de ces mémoires vient en complément des missions de l'inspection générale des affaires maritimes, des réflexions du collège mer littoral et fluvial co-présidé avec l'IGEDD, et des travaux de l'IHEDN.

Dans une démarche d'amélioration continue de l'efficacité de l'État, l'inspection générale des affaires maritimes a souhaité assurer la diffusion la plus large de ses réflexions auprès des services de l'État.

La session 2023 présente cinq thématiques dominantes :

- optimisation des politiques publiques,
- déclinaisons ultra-marines des politiques maritimes,
- décarbonation du secteur maritime,
- production d'énergie en mer,
- prospective maritime.

Vous trouverez à cette fin un résumé des 12 travaux de l'année 2023 avec pour chacun d'entre eux un QR code renvoyant au corps du document.

Bonne lecture
AGHC - Guillaume SELLIER

Optimisation des politiques publiques

01. Vers une amélioration du dispositif de gestion de la flotte de pêche.....p.06

APAM Olivier-Marc DION

02. Mise en œuvre d'un nouveau système automatisé de décompte des services en mer dans le cadre de la délivrance des brevetsp.09

APAM Anna MILESI

Déclinaisons ultra-marines des politiques maritimes

03. La formation dans le domaine maritime en outre-mer ou comment attirer et former les jeunes ultramarins aux métiers de la mer.....p.12

APAM Mehdi BOUCHELAGHEM

04. Améliorer la collecte des données halieutiques outre-mer : enjeux et propositionsp.14

APAM Arnaud PERIARD

Décarbonation du secteur maritime

05. Concilier sauvegarde de la vie humaine en mer et transition énergétique des navires.....p.17

APAM Charles-Antoine MAGNIEN

06. Transition énergétique des navires : impacts sur la réglementation en matière de brevets et de formation professionnellep.20

APAM Liza AGGOUNE

Production d'énergie en mer

07. Analyse du retour géographique des premiers appels d'offres relatifs aux éoliennes en mer.....p.23
APAM Arnaud GRANGER
08. Énergies marines renouvelables : analyse des points positifs et des points à améliorer dans les instructions de dossiersp.27
APAM Sabrina MALIFARGE
09. Cohabitation des usages dans et aux abords des parcs éoliens en mer.....p.30
AC2AM Damien LEVALLOIS
10. Éolien en mer et trafic maritimep.33
APAM Marc MICHEL

Prospective maritime

11. Structurer la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences dans le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimesp.36
APAM Vincent LELIONNAIS
12. Thèse de droit : les enjeux juridiques de l'exploitation marine des matériaux stratégiquesp.43
APAM Alix ROELLINGER

01. VERS UNE AMÉLIORATION DU DISPOSITIF DE GESTION DE LA FLOTTE DE PÊCHE

APAM Olivier-Marc DION



La gestion de la flotte de pêche de l'Union européenne repose sur un équilibre entre possibilités de pêche (qui dépendent de l'état des stocks) et capacité de pêche (mesurée en jauge et puissance motrice). Évalué chaque année dans des rapports de capacité, cet équilibre conditionne l'octroi des licences de pêche et l'accès aux aides européennes. Le rapport s'intéresse donc à la cohérence, la fiabilité et la polyvalence de ce mécanisme d'évaluation de l'équilibre entre stocks et capacité de pêche, puis il évalue l'adaptation de ces règles de gestion de la flotte de pêche aux enjeux contemporains.

RÉSUMÉ

Ce rapport évalue la pertinence du mécanisme européen de gestion de la flotte de pêche prévu par le règlement n°1380/2013. Celui-ci vise à exploiter les stocks halieutiques au rendement maximum durable, c'est à dire à l'identification de l'effort de pêche maximum au delà duquel le maintien de la ressource n'est plus assuré. Pour ce faire, il repose sur des rapports annuels de capacité déterminant par « segment de flotte » l'équilibre entre les possibilités de pêche d'une part (les ressources biologiques), et la capacité de pêche d'autre part (en jauge et tonnage). Cette évaluation, qui conditionne l'octroi des licences de pêche, repose sur des indicateurs biologiques, économiques et techniques construits à partir de données parcellaires. L'absence d'un cadre d'analyse cohérent pour leur emploi conduit aussi à une situation étrange où un seul indicateur en déséquilibre entraîne le déséquilibre du segment, quels que soient les résultats des autres. Surtout, les mesures de gestion par la jauge et la puissance motrice qui en découlent sont inadaptées aux flottes de pêche de Méditerranée ou aux régions ultra-périphériques composées de navires polyvalents de petite taille. Elles n'ont pas pris en compte l'évolution technique des quarante dernières années et sont aujourd'hui obsolètes et inadaptées tant à la décarbonation de la flotte qu'à la planification de l'espace maritime.

Dépasser ces limites nécessite une fiabilisation des données d'entrée du dispositif, par un effort sur la pesée au débarquement et une automatisation des déclarations de captures. Les technologies de surveillance des pêches aujourd'hui disponibles, comme le vessel monitoring system de l'Union européenne, permettent même de dépasser une simple fiabilisation de ce système pour reconstruire la gestion de la capacité de la flotte de pêche sur une base géographiquement plus fine, centrée sur le navire de pêche, ses engins, zones et dates de pêche autorisés.

RECOMMANDATIONS

1.

Proposer aux instances communautaires une réforme qui comporterait 3 volets complémentaires :

- une action pilotée par la Commission, avec mobilisation de fonds du FEAMPA, pour accompagner l'équipement des ports et navires en balances et dispositifs de déclarations de captures automatisés,
- un accompagnement des professionnels dans cette transition vers un dispositif fiabilisé, avec une modification de la PCP pour permettre une redistribution partielle des possibilités de pêche vers les armements les plus engagés dans cette fiabilisation, une modulation dans le temps des effets d'une éventuelle baisse des possibilités de pêche et le cas échéant des aides à la reconversion,
- une réécriture des lignes directrices de la Commission sur les rapports de capacités afin de développer un cadre d'analyse des indicateurs permettant de les prioriser (et d'en écarter certains) selon leur degré de fiabilité ou leur relation plus ou moins directe avec l'état biologique des stocks.

2.

Poursuivre les travaux de réforme du règlement n°1224/2009, par une réécriture de la partie IV du règlement n°1380/2013. Cette initiative, pour laquelle l'appui des autres États devra être recherché, visera à remplacer le mécanisme des rapports de capacité (et plans d'action des États-membres en cas de déséquilibre des segments) par le principe d'une gestion de l'effort de pêche via des licences portant mentions précises de zones, périodes et engins autorisés. Cette gestion sera logiquement effectuée au meilleur niveau de subsidiarité possible pour en assurer un contrôle efficace, selon des lignes directrices du contrôle définies par la Commission et s'appuyant sur les technologies de surveillance des pêches électroniques et automatisées. La mise en place d'une phase expérimentale dans les États-membres volontaires pourrait être recherchée.

02. MISE EN ŒUVRE D'UN NOUVEAU SYSTÈME AUTOMATISÉ DE DÉCOMPTE DES SERVICES EN MER DANS LE CADRE DE LA DÉLIVRANCE DES BREVETS

APAM Anna MILESI



À la suite de la réforme du permis d'armement et de l'obligation d'utiliser la déclaration sociale nominative dans le monde maritime pour automatiser les transmissions des déclarations sociales à partir des données de paie, certaines procédures dépendantes des lignes de service des marins ont été fortement impactées. Il s'agit notamment du décompte des services en mer, calculé depuis ces lignes de service, qui permet de justifier du temps d'embarquement afin de valider ou de revalider un titre de la formation professionnelle maritime. Une fois les difficultés identifiées se pose la question du moyen de les résoudre. Le rapport étudie tout d'abord l'option de l'amélioration dans le cadre existant puis ouvre la réflexion en étudiant l'hypothèse d'une suppression des lignes de service qui serait rendue possible par la mise en place d'un nouveau système automatisé de données.

RÉSUMÉ

Jusqu'à la réforme de 2021 conduisant à une généralisation de la déclaration sociale nominative (DSN) pour les marins, les services en mer étaient saisis par l'administration déconcentrée en charge des affaires maritimes dans le cadre des saisies des mouvements de marins à bord des navires, dans l'application LISE (Lignes de Services) mise en place en 2012. Ces saisies constituaient des lignes de service directement consultables. Depuis le passage en DSN, les données permettant d'établir ces lignes sont intégrées par divers canaux dans LISE. Des difficultés techniques conduisent à des erreurs et des incohérences. La tâche des services dans le cadre des décomptes des services en mer afin de confirmer les temps de navigation nécessaires à la validation ou revalidation d'un titre professionnel maritime s'est complexifiée.

RECOMMANDATIONS

1. Rendre le cahier des charges des développeurs d'application de DSN maritime plus exigeant.

Un point de progrès majeur du système existant serait de renforcer les normes du cahier des charges des développeurs d'application de DSN afin de permettre une première fiabilisation des données. Sans créer des liens avec de nouvelles applications extérieures, le paramétrage des champs pour permettre des saisies bloquées quand cela est pertinent (nombre de caractères maximum à saisir pour le numéro de marin ou nombre de caractères maximum immatriculation du navire...) serait notamment une réelle avancée.

2. Développer des outils de contrôle interne pour les armateurs sur les déclarations sociales nominatives

Les armateurs ne voient pas le résultat de leur déclaration. Seuls l'ENIM et le marin ont accès à leur relevé de carrière. Le développement d'outils de contrôle internes des déclarations par les armateurs ou les tiers déclarant leur permettrait d'avoir des informations sur la qualité des données transmises et pouvoir assurer les corrections rapidement.

3. Faire une analyse comparée du processus administratif et technique du décompte de temps de service en mer d'autres États qui délivrent des titres STCW

L'analyse comparée du processus administratif et technique du temps de service en mer d'autres États qui délivrent des titres STCW peut être une source d'informations utiles. En effet les signataires de la convention sont astreints aux mêmes problématiques de revalidation de brevets de la formation professionnelle maritime et par conséquent de vérification des temps de service en mer. Aussi des systèmes d'instruction ont été mis en place pour y aboutir. Des organisations européennes ou de pays tiers pourraient inspirer le système actuel et/ou consolider la réflexion vers un nouveau système automatisé.

4. Étudier l'impact d'un nouveau système automatisé en vue de valider et revalider les brevets de la formation professionnelle maritime

Si la conception d'un nouveau système automatisé est une piste qui doit être étudiée, il sera nécessaire d'assurer la réalisation d'une étude d'impact du nouveau système afin de pouvoir le concevoir de façon à assurer une opérabilité du système effective dès sa recette. Cette étude visera à peser tous les volets juridique, réglementaire, financier, technique de la mise en œuvre de ce nouveau système.

03. LA FORMATION DANS LE DOMAINE MARITIME EN OUTRE-MER OU COMMENT ATTIRER ET FORMER LES JEUNES ULTRAMARINS AUX MÉTIERS DE LA MER

APAM Mehdi BOUCHELAGHEM



Les 5 DROM français comptent une offre de formation maritime très limitée contrastant avec celles des États insulaires voisins. Les objectifs stratégiques définis par le Comité Interministériel de la Mer (CIMER), ou les acteurs locaux à travers les Documents Stratégique de Bassin Maritime (DSBM), afin de corriger cette situation peinent à produire des effets. Partant de ce constat, il convient d'identifier de nouveaux axes de travail qui permettront de surmonter les obstacles au développement des formations aux métiers de la mer, ainsi que les causes du manque d'attractivité de ces filières auprès des jeunes ultramarins.

RÉSUMÉ

Alors même qu'ils sont nécessairement tournés vers la mer et que leurs filières maritimes présentent un important potentiel de développement, les départements et régions d'outre-mer (DROM) proposent une offre de formation maritime très en dessous de celle de la métropole. Ce paradoxe a conduit les instances stratégiques nationales comme régionales à ériger le développement et l'attractivité des formations aux métiers de la mer en priorité forte. Ces ambitions peinent toutefois à produire des résultats.

En matière d'attractivité, une analyse des déterminants du choix d'orientation permet d'envisager une série d'actions. Il s'agit d'abord de compléter et territorialiser les dispositifs de communication et de promotion des métiers et formations maritimes. Une collaboration entre les acteurs maritimes et ceux de l'Éducation nationale est indispensable pour toucher un public jeune. Les acteurs maritimes ne doivent pas manquer les rendez-vous de la réforme du lycée professionnel et de la découverte des métiers dès la classe de cinquième. Le développement d'une offre de formation innovante, permettant de spécialiser dans le domaine maritime des élèves issus d'autres cursus, est à expérimenter.

Concernant le développement quantitatif et qualitatif de l'offre de formation, celui-ci doit se faire en lien avec les entreprises maritimes, fédérées par les Clusters Maritimes. Une démarche GPEC dédiée aux métiers de la mer est nécessaire afin de déterminer les besoins de formation maritime au sein des DROM.

Sur cette base, il sera possible d'exploiter l'importante gamme de qualifications existantes.

La création de commissions «orientation et formation» au sein des CMU offrirait une enceinte pour accueillir et piloter ces travaux

RECOMMANDATIONS

1.

Développer des « formations complémentaires d'initiative locale » et des « certificats de qualification professionnelle » pour les métiers de la mer, et en étudiant la possibilité d'articuler des CAP «maritimes» et «Éducation nationale».

2.

Renforcer les capacités d'action des clusters maritimes afin qu'ils puissent :

- réaliser des actions de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences,
- coordonner la participation des entreprises du secteur maritime aux dispositifs de promotion et d'immersion en milieu professionnel,
- participer aux travaux de conception des nouvelles qualifications.

3.

Établir une gouvernance et un suivi des dispositifs d'information et de promotion des métiers de la mer, ainsi que de l'offre de formation maritime, à travers une commission "formation-orientation" établie au sein de chaque Conseil maritime ultramarin (CMU).

04. AMÉLIORER LA COLLECTE DES DONNÉES HALIEUTIQUES OUTRE-MER : ENJEUX ET PROPOSITIONS

APAM Arnaud PERIARD



Au terme d'une action diplomatique intense, le Gouvernement français est parvenu à démontrer la situation singulière des flottes de pêche artisanales des territoires ultramarins français. La Commission européenne a ainsi validé le principe de financements publics ciblés pour accompagner le renouvellement des navires de pêche dans les outre-mer. Toutefois, avant l'octroi de toute aide, et au-delà des conditions d'éligibilité définies par chaque régime, la Commission européenne exige que les autorités françaises fassent la démonstration d'un équilibre entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche du segment de flotte de la région à laquelle les navires de pêche subventionnés appartiendront. La direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA) tente de répondre à cette exigence au travers d'un « rapport capacité » réalisé annuellement et examiné par les services de la direction générale des affaires maritimes et de la pêche de la Commission (DG MARE).

Malgré les efforts fournis depuis 2018, les données produites sont jugées chaque année insuffisantes pour l'ensemble des 34 segments identifiés dans les territoires ultramarins. Cette situation entrave donc fortement le renouvellement des flottes de pêche dans les régions ultra-périphériques françaises, les armateurs locaux disposant par ailleurs de capacités limitées d'auto-financement et d'accès au crédit bancaire. Ce mémoire présente les caractéristiques de la pêche artisanale dans les RUP françaises et démontre la nécessité d'un renouvellement des flottes concernées. Il expose le cadre réglementaire européen puis offre une synthèse des difficultés soulevées par la collecte des données halieutiques dans les RUP, par le biais des travaux scientifiques comme des obligations déclaratives des professionnels. Enfin, il propose une série de recommandations afin de permettre aux autorités françaises de remplir les conditions fixées par la Commission européenne pour autoriser le soutien public au renouvellement des flottes de pêche dans les RUP.

RÉSUMÉ

Ce mémoire présente les caractéristiques de la pêche artisanale dans les régions ultra-périphériques (RUP) françaises et démontre la nécessité d'un renouvellement des flottes concernées. Il expose le cadre réglementaire européen puis offre une synthèse des difficultés soulevées par la collecte des données halieutiques dans les RUP, par le biais des travaux scientifiques comme des obligations déclaratives des professionnels. Enfin, il propose une série de recommandations afin de permettre aux autorités françaises de remplir les conditions fixées par la Commission européenne pour autoriser le soutien public au renouvellement des flottes de pêche dans les RUP.

RECOMMANDATIONS

1. Renforcer la place du développement de la connaissance des ressources halieutiques des RUP au sein du contrat d'objectifs, de moyens et de performance 2024-2028 de l'Ifremer.
2. Assurer une présence permanente de l'Ifremer en Guadeloupe et à Mayotte.
3. Créer dans chaque RUP des comités de pilotage locaux réunissant les acteurs et financeurs des actions de recherche scientifique.
4. Établir un plan d'actions pour la collecte des obligations déclaratives, annexé au plan régional de contrôle des pêches.

5. Intégrer l'amélioration du taux de rendu des obligations déclaratives aux objectifs fixés aux préfets dans le cadre des politiques prioritaires du gouvernement.

Développer une ou plusieurs applications mobiles dédiées aux spécificités de la pêche artisanale dans les RUP.

6.

7. Intégrer la connaissance de la réglementation relative aux obligations déclaratives aux cursus de formation des marins-pêcheurs.

Valoriser le rendu des obligations déclaratives par l'attribution d'un label de qualité « pêcheur professionnel » délivré par les comités des pêches.

8.

9. Conditionner toute aide publique à la pêche au rendu des obligations déclaratives.

Limiter et équiper les points de débarquement.

10.

05. CONCILIER SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER ET TRANSITION ÉNERGETIQUE DES NAVIRES

APAM Charles-Antoine MAGNIEN



Dans un contexte d'accélération du changement climatique, une forte pression politique et économique pèse désormais sur les différents acteurs du secteur maritime pour qu'ils entament un processus de réduction puis d'arrêt de leurs émissions de dioxyde de carbone. Aucune solution technologique transversale ne s'impose toutefois à ce stade pour permettre cette transition. Dans un univers maritime présentant un haut niveau de risque pour la vie humaine et l'environnement et donc fortement encadré, il importe d'ouvrir la possibilité aux armateurs d'expérimenter des technologies de propulsion décarbonées tout en maintenant un niveau de sécurité satisfaisant. Assouplir les normes s'appliquant à ce secteur constitue donc un enjeu fort pour la puissance publique.

RÉSUMÉ

Le recensement des propositions technologiques utilisables sur les navires montre une très grande variété de dispositifs de stockage et d'utilisation de l'énergie. La réglementation de sécurité existante est, à contrario, particulièrement sur les petits navires, construite autour de la seule utilisation de moteurs diesel consommant du gazole. Elle implique par ailleurs un travail administratif très important, tant pour son élaboration que dans le contrôle de la construction et de l'exploitation des navires.

Dans un contexte de forte tension sur les ressources humaines au sein de l'État, ce cadre réglementaire manque de la souplesse nécessaire pour accompagner des projets innovants sans créer d'incertitudes sur leur validation finale par l'administration. Il implique en effet un portage des risques parfois excessif par celle-ci qui, s'il permet à des armateurs très peu structurés d'exercer leur activité, entraîne des difficultés dans le traitement des navires innovants.

Afin de faciliter l'emploi de technologies décarbonées sur les navires, le mémoire propose donc des pistes d'approfondissement de la réglementation prescriptive pour les navires à propulsion nucléaire, sujet réémergent.

Il envisage un assouplissement du cadre portant sur les petits navires en évoluant vers une réglementation par objectifs et une extension argumentée du champ de la délégation pour responsabiliser le secteur privé. En s'appuyant sur les experts maritimes habilités présents sur les littoraux, l'administration aura un effet de levier suffisant pour maintenir un haut niveau de sécurité sur des navires innovants.

RECOMMANDATIONS

1. Entamer un travail avec l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN) sur les installations nucléaires de base marines pour définir :
 - la réglementation de sécurité et de prévention de la pollution applicable à des réacteurs marins dans les différents cas d'exploitation envisageables : centrales en mer (power ships), navires de charge, navires à passagers ;
 - les standards de qualification et le nombre minimal de marins formés acceptables sur ces différents navires ;
 - la réglementation applicable aux installations portuaires accueillant des navires à propulsion nucléaire ;
 - les évolutions du décret 84-810 et du règlement annexé à l'arrêté du 23/11/1987 nécessaires pour clarifier les responsabilités des Centres de Sécurité des Navires (CSN), de l'ASN et des Sociétés de Classification Habilitées (SCH) dans la gestion de ces navires ;
 - les mises à jour du Recueil de règles de sécurité applicables aux navires de commerce nucléaires que pourrait proposer la France à l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

2.

Remanier la division 222 du règlement annexé à l'arrêté du 23/11/1987 pour étendre son champ d'application à tous les navires professionnels de moins de 24 mètres autres que navires de plaisance et navires à passagers.

3.

Lors de la révision des directives 97/70/CE et 2009/45/CE, demander un renvoi formel au recueil de règles obligatoires pour les navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (dit Code IGF) dans les prescriptions applicables aux installations machine des navires de pêche de plus de 24 mètres et des navires à passagers de moins de 24 mètres.

4.

Prévoir des certificats nationaux de sécurité et de prévention de la pollution pour les navires professionnels de moins de 24 mètres autres que navires à passagers et déléguer leur délivrance, visa et renouvellement à une nouvelle catégorie d'intervenants dotés d'une mission de service public : les experts maritimes habilités.

06. TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES NAVIRES : IMPACTS SUR LA RÉGLEMENTATION EN MATIÈRE DE BREVETS ET DE FORMATION PROFESSIONNELLE

APAM Liza AGGOUNE



L'OMI, l'Union européenne et la France ont mis en place des réglementations qui incitent les armateurs à rechercher des modes de propulsion moins émetteurs de CO2 que les carburants actuels. La période est donc à la recherche et à l'innovation. Coexistent aujourd'hui plusieurs modes de propulsion alternatifs, qui doivent s'accompagner d'une mise à jour des référentiels de formation afin d'être exploités en toute sécurité. Face à la multiplicité des nouveaux modes de propulsion en cours de développement ou déjà installés, quelles sont les adaptations à apporter aux trois niveaux de réglementation (international, national et européen) de la formation professionnelle maritime afin de continuer à répondre au principe premier de la sécurité maritime, à savoir, avoir un équipage suffisant en qualité et en nombre pour exploiter ces navires ?

RÉSUMÉ

Ce travail a pour but de déterminer les modifications à apporter au Code STCW et aux référentiels de formation nationaux, dans le cadre de l'émergence de nouvelles propulsions. On peut identifier trois catégories de propulsions récentes. La première englobe les carburants novateurs utilisés dans un moteur thermique. La deuxième regroupe les propulsions électriques. Enfin, la troisième concerne la modernisation de la propulsion vélique. Globalement, le cadre réglementaire actuel demande à être ajusté, mais tous les éléments de formation sont déjà présents pour les deux premières catégories. La propulsion vélique, quant à elle, demande une adaptation de la réglementation internationale plus importante, car cette propulsion est absente de la STCW. Ce travail propose des pistes d'évolution de la réglementation internationale et nationale, ainsi qu'un référentiel de formation pour les navires propulsés par un combustible gazeux ou à faible point d'éclair.

RECOMMANDATIONS

1. Faire évoluer au niveau national la structuration de la formation à l'exploitation des navires soumis au recueil IGF de la manière suivante :
 - une formation de base commune à tous les carburants à faible point d'éclair ou gazeux,
 - une formation avancée par famille de carburants, à savoir :
 - une formation avancée à l'exploitation des navires propulsés au GNL et au GPL,
 - une formation avancée à l'exploitation des navires propulsés à l'ammoniac et au méthanol,
 - une formation avancée à l'exploitation des navires propulsés à l'hydrogène.

2. Proposer une formation à l'utilisation des carburants gazeux ou à faible point d'éclair pour les navires non-soumis au Recueil IGF.

3. Faire évoluer le code STCW pour renforcer les connaissances sur la gestion et la maintenance des batteries dans le système propulsif des chefs mécaniciens à partir de la formation de mécanicien 250 kW jusqu'à la formation chef mécanicien « supérieure à 3 000 kW ».

4. Prendre en compte les évolutions proposées de la STCW pour les décliner dans les référentiels de formation nationaux.

5.

Créer une formation à l'utilisation des carburants gazeux ou à faible point d'éclair pour les navires non-soumis au Recueil IGF et donc à la partie de la STCW qui s'y rapporte.

6.

Proposer l'évolution de la STCW suivante : création d'un certificat « exploitation des navires pouvant être propulsés à la voile ». Pour cela, reprendre le référentiel développé par l'ENSM.

7.

Proposer l'évolution de la STCW suivante : création d'un certificat « exploitation des navires propulsés principalement à la voile ». Le certificat avancé sera acquis par tout marin qui a un certificat de base et qui aura suivi une formation spécifique à bord de ce type de navires. Cette formation sera encadrée par un registre de formation qui devra être validé par un centre de formation.

07. ANALYSE DU RETOUR GÉOGRAPHIQUE DES PREMIERS APPELS D'OFFRES RELATIFS AUX ÉOLIENNES EN MER

APAM Arnaud GRANGER



Le développement des parcs éoliens en mer participe aux politiques de décarbonation et de souveraineté énergétique de la France. Néanmoins, cette ambitieuse politique vise également des retombées économiques, industrielles et maritimes directes et indirectes tant au niveau national qu'au niveau territorial. Dix ans après le lancement des premiers appels d'offres, il est donc judicieux d'analyser ce retour géographique, ainsi que les outils mobilisés par l'Etat afin de développer l'éolien en mer. Quels sont les résultats économiques que l'on peut dégager de cette nouvelle politique industrielle et énergétique ? Quelles actions correctives, le cas échéant, peuvent-être mises en œuvre pour améliorer ou mieux structurer cette filière émergente, notamment dans le cadre d'une amplification de ce développement au large des côtes françaises ?

Cette ambition, appuyée par des investissements portuaires considérables de la part des collectivités, mérite encore de se structurer et d'être mieux coordonnée. Afin d'être présent sur l'ensemble de la chaîne de valeur, il est également indispensable de mieux appuyer le secteur maritime, maillon clef de l'éolien offshore. Dans un contexte d'amplification des projets, souhaité par une filière en quête de visibilité et face au défi que constituent le calendrier des politiques de décarbonation et la nécessité de disposer d'un prix au MWh compétitif pour les entreprises françaises, il convient dans les prochains appels d'offres de conforter la filière éolienne flottante, à ce jour encore fragile.

RÉSUMÉ

Porté par des politiques publiques liées à l'objectif de décarbonation des usages, l'éolien en mer dispose de caractéristiques attractives pour être massivement déployé au large des côtes. Par ailleurs, cette technologie, développée dans un environnement sous fortes contraintes, nécessite une chaîne de valeur particulièrement complète.

Les pays nordiques, grâce à une bathymétrie favorable en mer du Nord mais aussi par leur maîtrise du segment pétrole et gaz, se sont historiquement établis comme leaders sur le marché. En France, l'État a lancé l'éolien offshore au travers de deux vagues d'appels d'offres en 2012 et 2013 avec pour objectif, au-delà de la problématique énergétique, de créer une nouvelle filière industrielle. Ainsi, il a eu recours comme outil de pilotage stratégique à des cahiers des charges, rédigés dans le cadre de procédures concurrentielles ainsi qu'à la fixation d'un prix de rachat fort de l'électricité produite. Cette politique ambitieuse de retour géographique a permis de disposer d'un potentiel manufacturier intéressant, avec le tiers des usines européennes d'éoliennes en mer sur le territoire français. Concomitamment à ces efforts sur le segment posé, la France a mobilisé des investissements dédiés à la R&D, au travers du programme France 2030, pour soutenir la filière sur le segment flottant.

RECOMMANDATIONS

1. Apporter de la visibilité aux industriels, aux armateurs et aux places portuaires par des appels d'offres réguliers, multi-façades et multi-technologies (posé et flottant).

2. Renégocier les lignes directrices de 2022 concernant les aides d'État à l'énergie en relevant à 50 % les critères de la composante hors prix.

2bis. Mettre en place un groupe de travail (GT) interministériel sous l'autorité du Secrétariat Général à la Planification Écologique (SGPE) pour déterminer dans le cahier des charges des critères plus discriminants liés à l'empreinte carbone des parcs éoliens en mer. Cette empreinte prendrait notamment en compte un poids de référence des fournitures (5 tonnes) mais aussi la contribution des activités maritimes.

3.

Intégrer les innovations financées dans le cadre de la R&D du domaine éolien offshore dans les critères liés aux enjeux environnementaux ou de développement territorial du cahier des charges.

4.

Dans le cadre des appels d'offres éoliens, assurer un seuil minimal de 15 % des prestations d'études, de maintenance et d'exploitation données à des PME.

5.

Permettre aux armements français de bénéficier du crédit d'impôt au titre des investissements en faveur de l'industrie verte (C3IV).

5bis.

Mettre en place un GT sous l'autorité de la DGAMPA relatif au financement du segment navires de services maritimes.

6.

Expérimenter en 2024 l'aménagement à l'obligation de recourir à des chefs mécaniciens 3 000 kW pour les CTV assurant des liaisons sur des parcs à moins de 12 milles marins des côtes et en permettant aux armateurs d'avoir recours à des chefs 750 kW.

7.

Assortir, sur la base du texte de juillet 2023, la publication de la division 215 d'une phase d'expérimentation d'un an.

8. Mettre en place un GT sous pilotage DGAMPA relatif à la révision du cadre réglementaire d'exercice des navires de services maritimes au sein des parcs éoliens installés en mer territoriale et en ZEE.

Créer un poste de délégué interministériel aux investissements et à l'innovation maritime et portuaire, placé sous l'autorité du Premier ministre et doté d'une équipe pluridisciplinaire étoffée.

9.

10. Mettre en place une conférence portuaire de façade avec pour objectifs de consolider une offre portuaire au niveau de la façade afin d'accompagner le développement éolien en mer et les EMR.

Financer et faire réaliser par les directions régionales de l'INSEE, sous l'autorité des préfets de région concernés, des études statistiques relatives à l'impact des projets éoliens en mer sur l'économie littorale et maritime.

11.

12. Créer en 2025 un fonds interministériel d'investissement maritime constitué d'un volet territorial et affectataire de la taxe en ZEE.

08. ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES : ANALYSE DES POINTS POSITIFS ET DES POINTS À AMÉLIORER DANS LES INSTRUCTIONS DE DOSSIERS

APAM Sabrina MALIFARGE



Alors que la loi relative à l'énergie et au climat de 2019 fixe un objectif de 33 % d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie en 2030, les services instructeurs des dossiers d'énergies marines renouvelables (EMR) font face à des dossiers complexes, longs à instruire et pour lesquels de nombreux recours contentieux sont déposés. Les six premiers projets français de parcs éoliens en mer posés ont été attribués entre 2012 et 2014 (procédures dites « AO1 » et « AO2 ») pour une puissance installée cumulée de près de 3 gigawatts (GW). Leur mise en service démarre à peine (inauguration du parc éolien de Saint-Nazaire le 22 septembre 2022) alors que d'autres projets sont déjà lancés ou planifiés à l'échelle du territoire. Ainsi, comment rendre plus efficace et lisible l'instruction des dossiers au regard du développement important des projets à venir ?

Comment anticiper l'apparition d'éventuelles difficultés pouvant impacter le cours du projet, sécuriser les procédures de manière à mieux faire face au contentieux ?

Une des premières difficultés pour les services de l'État a été d'anticiper toutes les phases d'une procédure inédite et complexe mais également de communiquer aux acteurs ces étapes et les avancées du projet. Afin de pouvoir répondre au calendrier exigeant de développement des EMR souhaité par les ministères, il ressort de l'analyse la nécessité de monter une équipe projet par façade pour plus de fluidité et d'efficacité. Enfin, il apparaît nécessaire d'acquérir et de capitaliser des connaissances scientifiques environnementales relatives aux zones de planification et aux impacts des EMR.

RÉSUMÉ

Les énergies marines renouvelables (EMR) sont en plein essor. Depuis douze ans, la France a soutenu le développement de l'énergie éolienne en mer par la mise en place, en 2011, 2012 et 2016, de plusieurs procédures de mise en concurrence pour des parcs éoliens en mer. Des fermes pilotes ont également vu le jour afin d'expérimenter diverses technologies (hydrolienne, marémotrice, éolien flottant) dans le but de leur commercialisation.

Avant que ces projets ne voient le jour, plusieurs autorisations préfectorales doivent être délivrées. Les retours d'expérience des services instructeurs des premiers projets en ferme pilote ou commercialisés ont permis de contribuer à la réalisation de ce mémoire afin de guider et éclairer les instructions à venir. La grande complexité des instructions de ces dossiers amène à une grande vigilance. Un travail législatif important a été réalisé ces dernières années et a permis de lever certains obstacles.

RECOMMANDATIONS

1.

Anticiper les différentes phases des procédures :

- en listant chaque autorisation et en indiquant leur calendrier prévisionnel (concession d'utilisation du domaine public maritime (CUDPM), autorisation environnementale (AE), déclaration d'utilité publique (DUP)),
- en établissant un diagramme de GANTT comprenant les points de vigilance des procédures et des autorisations,
- en listant les organismes à consulter au titre des autorisations pour plus de lisibilité et d'efficacité

2.

Mettre en place des modalités d'échanges éprouvées :

- en nommant des interlocuteurs uniques : un pour l'État, un pour le porteur de projet, un pour le comité des pêches
- en s'assurant que tous les services de l'État adoptent un discours unique

3.

Monter une équipe projet dès le lancement de l'appel d'offre pour gagner en fluidité et en efficacité et la doter d'une note d'organisation communiquée à tous les acteurs.

4.

Simplifier et consolider le travail des services :

- créer un centre national d'appui et de formation des services instructeurs sur l'évaluation environnementale,
- standardiser et encadrer scientifiquement les projets de parc éolien à venir par l'intermédiaire du conseil scientifique de façade,
- définir les contours de l'autorisation unique et de l'agrément afin que les services puissent instruire les prochaines autorisations en ZEE et mer territoriale,
- rédiger un guide par façade relatif à l'étude environnementale que doit mettre en œuvre le porteur de projet en amont de la demande d'autorisation environnementale,
- former un réseau des DDTM / DREAL piloté par la DGALN pour faire monter en compétence les services instructeurs sur l'analyse de la qualité de l'étude d'impact et capitaliser les retours d'expérience sur l'instruction de la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau,
- constituer une équipe de juristes à l'échelle nationale afin de traiter l'ensemble des recours et contentieux des parcs éoliens en mer,
- rédiger une instruction sur les attendus des services instructeurs en matière de contrôle des autorisations,
- faire réaliser les contrôles les plus techniques par des tiers indépendants dont l'expertise est reconnue et aux frais du porteur de projet.

09. COHABITATION DES USAGES DANS ET AUX ABORDS DES PARCS ÉOLIENS EN MER

AC2AM Damien LEVALLOIS



D'abord terrestres, les éoliennes sont maintenant largement implantées en mer et posent question en termes d'intégration dans le paysage maritime. Cette jeune activité bouleverse les équilibres en place entre les activités maritimes et peuvent, en tant que structures fixes, créer des obstacles à la navigation. Ces nouveaux objets nécessitent donc de mettre en place de nouvelles règles de navigation, d'usages du milieu maritime et c'est principalement sous l'angle de la sécurité maritime que le sujet est souvent traité. Les pays d'Europe du Nord, qui ont développé des parcs éoliens depuis plusieurs décennies, sont des sources intéressantes de retour d'expérience.

L'analyse de ce retour d'expérience ne traitera pas de l'interaction des parcs éoliens avec les grandes routes maritimes encadrées ou non. C'est l'angle du co-usage de l'espace maritime qui est retenu dans cette étude. Si les éoliennes sont des objets fins, un parc éolien a besoin d'un espace large, cette emprise oblige à revoir la manière dont on mobilise l'espace maritime à un moment où « l'économie bleue » encourage à se tourner vers la mer. Des propositions de cohabitation d'usages avec les parcs éoliens en mer, de recherche d'interactions positives ou de redéfinition d'exploitation de la mer pourront être apportées.

RÉSUMÉ

L'utilisation de l'espace maritime est toujours plus intense, la recherche d'énergie décarbonée pousse naturellement à l'exploitation de l'énergie de la mer et en mer. Néanmoins, ces nouveaux usages de la mer viennent en perturber son utilisation, d'un simple support permettant le déplacement, la navigation pour le transport ou encore pour en retirer des ressources alimentaires, c'est maintenant un espace qui s'industrialise avec des structures fixes qui émergent. Il convient alors de concilier ces usages « historiques » de la mer avec ces nouveaux objets. Certains pays ayant fait le choix d'une affectation stricte d'une activité à un espace essaient de revoir cette position trop fermée. En effet d'autres États ont fait le choix d'une ouverture plus ou moins accompagnée.

La France peut donc utiliser ces retours d'expérience et questionner ou consolider sa position initiale d'encadrer un co-usage de l'espace maritime en garantissant la sécurité des acteurs. L'éventuelle évolution des pratiques pourrait être une opportunité pour revoir les méthodes d'exploitation des ressources de la mer. Les premiers retours sur les « effets récifs » des structures fixes donnent par exemple à voir qu'il serait potentiellement possible d'accompagner le développement d'une aquaculture maîtrisée dans le respect de l'environnement présent.

À minima, ces nouveaux objets pourraient contribuer à restaurer un espace maritime qui par endroit est fortement sous pression et dégradé. Les règles environnementales appliquées à ces projets sont d'ailleurs beaucoup plus strictes que celles appliquées aux activités historiques. La transition énergétique étant une dynamique, il convient d'avoir une approche progressive et évolutive sur les usages préexistants tout en préparant l'avenir.

RECOMMANDATIONS

1. Il est proposé de **ne pas encadrer strictement le co-usage dans les parcs** mais au contraire de laisser aux autorités maritimes une possibilité d'ouverture. Il ne faut pas prendre pour acquis qu'un parc éolien est un sanctuaire dans lequel aucune autre activité économique ou protection environnementale ne peut s'exercer. Les activités peuvent être multiples au vu des espaces mobilisés.

2. Il est proposé de profiter des expériences conduites dans d'autres pays afin d'étudier si les parcs éoliens n'ont pas d'effets notables sur l'environnement et qu'à ce titre il serait possible de **créer en son sein une zone de tranquillité**, une zone de conservation halieutique, une aire marine protégée voire une zone de protection forte.

3.

La proposition de prévoir une autre co-activité en plus de la pêche dans les parcs éoliens pourrait être encadrée par le cahier des charges des appels d'offres. Cette proposition ne semble pas pouvoir être retenue comme un critère de choix du lauréat à l'appel d'offres, du fait de la difficulté de qualifier l'intérêt général et l'efficacité économique pour le projet éolien mais elle pourrait néanmoins revêtir le caractère de bonus à condition de bien en fixer les objectifs.

10. ÉOLIEN EN MER ET TRAFIC MARITIME

APAM Marc MICHEL



Des accidents récents mettent en lumière les risques pour la sécurité maritime que font peser les champs éoliens en mer. Leur développement est pour autant nécessaire afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

À une technologie mature et dynamique, repoussant les limites d'éloignement à la côte grâce à l'éolien flottant, répond un objectif ambitieux porté par les autorités publiques en Europe. Ce déploiement a cependant lieu dans un espace fini, qui fait l'objet d'une compétition entre les différents acteurs. Parmi ceux-ci, le transport maritime tient une place particulière par son importance économique et son antériorité d'usage. Les perspectives d'évolution du trafic ne laissant présager une diminution de l'espace requis, la concurrence pour l'espace s'annonce rude. D'autant plus que la coexistence entre le trafic maritime et l'éolien en mer s'avère potentiellement risquée. Le danger est aussi bien de nature économique, avec la remise en question de la rentabilité de certaines routes maritimes, qu'humain, matériel et environnemental avec l'augmentation mécanique du risque d'accidents. Le droit international de la mer encadre cette coexistence,

assurant la liberté de navigation tout en permettant l'exercice de droits souverains et de pouvoirs de juridiction par les États côtiers.

Au cœur de la planification, l'exigence de sécurité maritime se traduit principalement par la mise en place de distances minimales de sécurité, calculées sur une base scientifique faisant l'objet d'un consensus des différents acteurs du transport maritime. Toutefois, ces distances méritent d'être questionnées et chaque projet doit faire l'objet d'une analyse individuelle, par le biais d'une évaluation formelle de sécurité recommandée par l'OMI, combinant approches qualitative et quantitative.

Cette méthode casuistique permet de proposer l'application de mesures, préventives ou d'intervention, susceptibles de réduire les risques à un niveau raisonnable et acceptable par les autorités. Les principales mesures envisageables consistent en une réorganisation du trafic et la surveillance de celui-ci à des fins d'anticipation des situations dangereuses.

RÉSUMÉ

Pour atteindre les objectifs de décarbonation de l'énergie fixés par les Accords de Paris, la production d'énergie à partir des champs éoliens en mer est amenée à se développer très fortement d'ici 2050. Les champs éoliens, consommateurs d'espace maritime, vont devoir notamment coexister avec le trafic maritime dont les perspectives d'évolution indiquent à minima un besoin d'espace constant. Dans cet espace restreint et contraint, la coexistence entre éoliennes en mer et trafic maritime apparaît toutefois risquée. L'intégration dans l'exercice de planification maritime des exigences de sécurité maritime conduit à l'application de distances minimales de sécurité entre les routes de navigation et les éoliennes. Sur la base d'une évaluation formelle de sécurité permettant de réduire le risque à un niveau raisonnable, ces distances peuvent cependant être adaptées par l'adoption de diverses mesures.

RECOMMANDATIONS

1. **Systématiser les études de routage à l'échelle du littoral français avec un double objectif : assurer la sécurité maritime et préserver l'attractivité économique des ports français.**

La mise en place de mesures d'organisation du trafic maritime apparaît comme étant une des mesures les plus pertinentes pour réduire les risques. Leur adoption à l'OMI nécessite la présentation d'un dossier formel et étayé ainsi que le respect d'un calendrier contraignant. En parallèle du débat public sur la planification maritime, la réalisation d'études de routage doit être anticipée.

2.

Intégrer dans les réflexions en cours sur le CROSS du futur la montée en puissance prévisible des missions de surveillance du trafic maritime (STM).

La réflexion actuelle sur le CROSS NG (nouvelle génération) nécessite de prendre en compte le développement de la fonction STM liée notamment au développement des mesures d'organisation du trafic maritime à venir. Que soit ou non retenue l'option de la mise en place d'un centre unique spécialisé dédié à la surveillance de la navigation, il convient d'anticiper dès à présent les besoins en ressources humaines et en formation. Cette réflexion doit être menée de manière globale en prenant en compte les interactions possibles avec la chaîne sémaphorique, les capitaineries et les centres de surveillance maritime des opérateurs de champs éoliens en mer.

3.

Conduire une réflexion sur le financement des dispositifs de navires d'intervention en mer. Cette réflexion doit aborder le principe de la contribution des opérateurs de champs éoliens en mer au financement des navires d'intervention. L'appui de l'agence européenne de sécurité maritime (AESM) à doit également être recherché sur le modèle de la flotte européenne des navires de lutte contre la pollution.

11. STRUCTURER LA GESTION PRÉVISIONNELLE DES EMPLOIS ET DES COMPÉTENCES DANS LE DISPOSITIF DE CONTRÔLE ET DE SURVEILLANCE DES AFFAIRES MARITIMES

APAM Vincent LELIONNAIS



Ces constats, objectivés par des données statistiques issues des systèmes d'information des ressources humaines, appellent la définition d'un plan d'action ambitieux pour remédier aux difficultés du DCS.

L'amélioration du suivi des emplois et des compétences, l'augmentation des recrutements par une meilleure mise en visibilité des métiers, la levée des freins au recours des contractuels si aucun corps de fonctionnaire ne permet de réaliser les missions, la généralisation et la spécification des règles d'aptitude au regard des missions effectivement exercées par les agents sont autant de solutions à mettre en œuvre à court terme pour permettre au DCS de dépasser le mur démographique qui menace sa pérennité. À terme, un projet plus structurant consistant à spécialiser les missions de contrôle et de conduite nautique du DCS pourrait permettre de régler durablement les difficultés RH en construisant un système robuste et davantage en phase avec les viviers dans lesquels l'administration de la mer puise ses talents pour armer les unités de contrôle.

RÉSUMÉ

Le dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes, doté depuis son origine de moyens humains exclusivement fonctionnaires, connaît aujourd'hui des difficultés majeures en matière de ressources humaines. Les besoins de recrutement dans les prochaines années, très importants du fait d'une moyenne d'âge élevée, ne pourront pas être pourvus par les voies de recrutement utilisées dans les années 2010. En effet, l'attrition des viviers de navigants pour le segment hauturier et plus généralement la faiblesse des entrées dans les spécialités maritimes des corps administratifs concernés limitent la capacité de l'administration de la mer à pourvoir ces postes. Au surplus, les conditions d'emploi, notamment le dispositif d'aptitude, de formation et les parcours de carrière sont des facteurs limitants pour optimiser les moyens humains.

RECOMMANDATIONS

1.

Mieux suivre l'effectif pour mieux identifier les besoins

Un suivi centralisé de la population des agents du DCS et des compétences nécessaires au fonctionnement des unités est essentiel pour permettre de mieux percevoir le besoin de recrutement, d'anticiper les départs et de faciliter les mobilités. Elle pourrait prendre la forme, à la suite de la constitution d'une monographie du DCS déjà entamée au sein de la mission RH de la DGAMPA, d'un suivi régulier des évolutions par une remontée trimestrielle des informations depuis les DIRM.

2.

Rénover les procédures de recrutement entre administrations centrales et administrations déconcentrées

Un circuit d'information associant parallèlement l'administration de la mer (DGAMPA-DIRM-DDTM) et les services de gestion des effectifs et des ressources humaines (DRH-ZGE-SGCD) doit permettre de donner davantage de visibilité aux services sur les calendriers de recrutement et de pourvoir plus efficacement leurs besoins. La déconcentration de certains recrutements doit être poursuivie là où elle est possible.

3. Réglementer la durée d'affectation pour les postes à responsabilité les plus attractifs

Une limitation de 5 ans pour l'exercice des fonctions de commandement à bord des patrouilleurs des affaires maritimes permettra de favoriser la mobilité sur ces postes très exposés. Cette évolution doit s'accompagner de la construction de parcours de carrière avec l'identification d'au moins un poste à terre proposé à l'agent pour développer une expérience professionnelle diversifiée.

4. Favoriser la progression de carrière au sein du segment hauturier en construisant un système de vivier pour identifier les talents, les former et les promouvoir

La réforme du segment hauturier du DCS ayant entraîné une rupture dans les progressions de carrière en relevant le macro-grade des postes de commandement des PAM, un système de vivier, alimenté par les services déconcentrés avec des profils d'agents des segments côtier et hauturier du DCS, doit permettre d'identifier les profils, définir un parcours de formation adapté sur 12 à 24 mois et promouvoir les agents, avec une validation de l'accès au macro-grade supérieur par l'occupation effective d'un poste de commandement.

5. Développer des partenariats avec les autres administrations de l'action de l'État en mer pour ouvrir des parcours de carrière croisés

Les missions des unités de l'AEM se recouvrent partiellement. Certains postes sont présents à l'identique entre deux moyens comparables, comme les postes en machine par exemple. L'enrichissement des carrières et des compétences peut passer par la construction de profils inter-administration qui permettraient une meilleure compréhension mutuelle, un partage des bonnes pratiques et une dynamisation des carrières. La douane doit être regardée comme prioritaire au regard du statut civil de ses agents concourant aux missions maritimes et d'un contexte RH similaire à celui du DCS.

6. Renforcer la visibilité des emplois du DCS, notamment son segment hauturier, pour capter des profils d'anciens navigants

L'analyse des viviers d'anciens navigants laisse entrevoir qu'il existe des volumes intéressants de marins civils et militaires qui quittent leur premier emploi dans la pêche maritime, la marine marchande ou la marine nationale à une période de leur carrière où ils peuvent chercher des opportunités professionnelles comme navigants dans d'autres secteurs, par exemple le DCS. Le vivier de la Marine nationale semble le plus intéressant, notamment celui des officiers marinières. Il devrait donner lieu à un travail auprès de Défense mobilité pour mieux porter les besoins de l'administration de la mer. Le vivier de la pêche maritime présente aussi des points forts qui justifieraient une action ciblée dans les lycées professionnels maritimes pour donner à voir les opportunités de carrière dans le DCS.

7.

Lever les freins au recrutement des contractuels

Le recrutement des contractuels irrigue de manière croissante les services de l'administration de la mer comme de l'administration générale, y compris sur des fonctions régaliennes. Ces profils permettent de toucher des viviers complémentaires de ceux des fonctionnaires et des militaires. Une réforme législative et réglementaire du code des transports et du code du travail est nécessaire pour permettre l'ouverture de cette voie de recrutement qui est déjà sollicitée ponctuellement par les services déconcentrés.

8.

Généraliser et spécifier les conditions d'aptitude médicale au regard des missions effectivement exercées

Le statut des ITPE doit intégrer les dispositions relatives à l'aptitude pour compléter le dispositif actuel qui concerne tous les autres corps impliqués dans le DCS. Au surplus, la définition d'emplois-types pour identifier des besoins liés à l'aptitude au regard des missions doit permettre de renforcer l'adéquation moyens missions.

9.

Réinterroger le caractère systématique de l'aptitude au port d'arme et améliorer la prise en compte du risque psychologique au regard de l'autorisation de port d'arme

L'optimisation des moyens humains passe également par une économie des besoins de formation. Lorsque les agents n'ont pas l'usage d'une arme dans leurs missions quotidiennes, il n'est pas nécessaire de les former et de les entraîner sur ce volet spécifique. En outre, le risque lié au port d'arme doit pouvoir faire l'objet d'une visite médicale périodique centrée sur la santé psychologique des agents pour mieux identifier les situations à risque et prévenir les suicides.

Repenser la formation des agents du DCS pour renforcer l'adéquation moyens-missions

10.

La formation des agents du DCS, actuellement organisée en conformité avec les prérequis du droit international applicables aux gens de mer, pose des difficultés importantes de disponibilité des agents qui participent d'une désorganisation des services et altèrent la capacité de contrôle et de service à la mer. Une refonte des référentiels de formation pour les segments côtier et hauturier est compatible avec le droit international mais demandera une analyse approfondie des référentiels existants pour les adapter au plus juste des besoins des unités de contrôle. L'exemple de la douane peut être utile sur ce point.

11.

Engager une réflexion sur la spécialisation des fonctions au sein du DCS pour identifier le renforcement pérenne du dispositif et sa résilience à long terme

Les options pour professionnaliser l'exercice des missions au sein du DCS sont nombreuses. Parmi elles, un rapprochement entre l'armement des phares et balises et le DCS pourrait constituer une solution interne durable dans le sein de l'administration de la mer. Une étude de faisabilité est nécessaire pour envisager les réformes réglementaires et la compatibilité entre les systèmes d'emploi, mais également les conséquences qu'une réforme structurelle de cette nature pourrait avoir sur les missions de contrôle et de surveillance et sur les missions de signalisation maritime.

12. THÈSE DE DROIT : LES ENJEUX JURIDIQUES DE L'EXPLOITATION MARINE DES MATÉRIAUX STRATÉGIQUES

APAM Aïx ROELLINGER



L'AIFM s'est donnée pour mission de produire un « code minier international » permettant d'envisager une exploitation de la Zone respectueuse des grands principes de la Convention de Montego Bay. Elle a ainsi produit des recommandations, des règlements relatifs à l'exploration déjà en vigueur, et travaille sur un projet de règlement relatif à l'exploitation. Au regard du cadre juridique international existant et de ces nouvelles productions normatives, le droit international de la mer est-il suffisamment développé pour garantir une exploitation durable et respectueuse des fonds marins ?

RÉSUMÉ

Les fonds marins relèvent de deux statuts en droit international de la mer. Le plateau continental, où la juridiction de l'État côtier s'applique pour l'exploration et l'exploitation des ressources minières, et au-delà, les fonds marins internationaux, appelés la Zone. Cette dernière est administrée par une entité créée par la Convention de Montego Bay qu'est l'Autorité Internationale des Fonds Marins (AIFM). Sa mission est de gérer la Zone, identifiée comme patrimoine commun de l'Humanité. Aux vues des récents progrès technologiques et de l'intérêt croissant pour les ressources minérales sous-marines, des entreprises se sont lancées à la conquête de la Zone. Si ces activités sont pour le moment réalisées à titre exploratoire, elles posent la question d'une exploitation future qui apparaît comme de plus en plus réalisable et probable, alors que le droit de la mer et de l'environnement semble lacunaire, ou encore en construction sur les dispositions spécifiques applicables aux fonds marins.

RECOMMANDATIONS

1. Poursuivre la recherche internationale sur les fonds marins, afin de pouvoir qualifier juridiquement et de manière exhaustive les espèces et les minéraux dans les codes FAO et IMSBC.

Définir un état initial biologique et économique des ressources et de réserves pour la Zone.

2.

3. Identifier 30 % d'aires protégées dans le plan de gestion environnemental de l'AIFM, en plus des zones d'intérêt particulier pour l'environnement déjà identifiées.

Définir d'un point de vue concret et opérationnel les moyens techniques de supervision de l'AIFM dans le suivi des opérations d'exploration de la Zone (télésurveillance satellitaire, rapportage électronique des opérations réalisées et modalités de traitement et de centralisation de l'information).

4.

5. Fixer des objectifs de contrôles sur les entreprises réalisant des activités d'exploration dans la Zone et rédiger les lignes de conduite afférentes à destination des États, des entreprises patronnées et des moyens de contrôle.

Œuvrer pour une intégration spécifique des enjeux de pollution et de traitement des opérations extractives dans une annexe dédiée de la MARPOL.

6.

7. Rédiger et promouvoir un code de bonne conduite sous l'égide de l'AIFM à destination des États côtiers, des entreprises patronnées exerçant des activités dans la Zone et des États patronnants.

Activer la Commission de planification économique telle que prévue dans le texte de la Convention de Montego Bay, afin de donner plus de moyens d'action à l'AIFM.

8.



EAAM

École d'Administration
des Affaires Maritimes



Directeurs de publication :

Guillaume SELLIER, Inspecteur Général des Affaires Maritimes

Edouard PERRIER, commandant de l'EAAM

Conception graphique :

Candice LAFILAY - Maud VARIN



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Synthèse des mémoires des EMS 2023
Édition avril 2024