



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

[Étude annuelle 2026]

Paris, le 09/09/2026

La mer et les politiques publiques : 28 propositions pour une véritable stratégie maritime

Après un été marqué par la crise du détroit d'Ormuz, l'ouverture par la Chine d'une première route maritime commerciale par l'Arctique et des épisodes climatiques extrêmes qui rappellent combien les enjeux de « l'eau » sont d'actualité, le Conseil d'État publie aujourd'hui son étude annuelle 2026 sur la mer, reposant sur près de 300 auditions et des déplacements qui ont permis d'entendre la communauté maritime dans toute sa diversité (administrations centrales, établissements publics, entreprises publiques et privées, organisations syndicales et professionnelles, ONG, élus locaux, nationaux et européens). Avec cette étude, le Conseil d'État dresse le diagnostic d'une dispersion des politiques publiques maritimes françaises et formule 28 propositions concrètes, destinées aux décideurs publics, pour donner à la France une véritable stratégie maritime.

Le constat de départ : la nécessité d'une véritable stratégie maritime

L'été 2026 a offert une illustration presque continue de l'actualité des enjeux maritimes. Sur le plan climatique et énergétique, une canicule exceptionnelle et un stress hydrique inédit ont mis sous tension les infrastructures côtières, jusqu'à l'afflux massif de méduses ayant contraint plusieurs réacteurs de la centrale nucléaire de Gravelines à l'arrêt, tandis qu'un épisode El Niño pourrait s'annoncer parmi les plus intenses mesurés depuis un siècle. Sur le plan géopolitique, la crise du détroit d'Ormuz et le conflit en Iran ont rappelé la vulnérabilité des grands points de passage maritimes, de Malacca à Bab-el-Mandeb, jusqu'aux frappes ayant visé des usines de dessalement dont dépendent certains pays du Golfe. Dans le même temps, la Chine a ouvert sa première liaison commerciale régulière vers l'Europe par la route maritime du Nord, dite « route de la soie polaire ».

Les épisodes de l'été 2026, de nature très différente, sont une manifestation visible d'enjeux structurels de long terme, auxquels l'étude du Conseil d'État entend précisément répondre. L'espace maritime français est le deuxième au monde par son étendue, principalement grâce aux outre-mer. Il concentre des enjeux devenus vitaux. La mer couvre plus de 70 % de la planète. Elle abrite l'essentiel de sa biodiversité et joue un rôle majeur de régulation climatique. Elle représente également un poids économique considérable. Le transport maritime assure plus de 80 % du volume du commerce mondial et l'économie bleue a doublé de valeur en vingt-cinq ans. Dans le même temps, ces espaces sont soumis à des pressions croissantes : changement climatique, pollution, tensions géopolitiques sur les détroits et les zones contestées, essor de la criminalité maritime (narcotrafic, pêche illégale, trafics d'êtres humains).

Face à cette complexité, l'étude du Conseil d'État constate que l'action publique souffre de la juxtaposition d'objectifs sectoriels – environnemental, économique, industriel, touristique, sécuritaire – sans hiérarchie claire et qui s'appuie sur une construction juridique ancienne et touffue. En l'absence de priorités fixées au niveau national, l'arbitrage entre usages concurrents est renvoyé au niveau local, façade par façade, projet par projet. C'est ce défaut de direction que l'étude propose de combler. Une politique publique efficace n'est pas la somme des intérêts particuliers, mais une direction qui conduit à la mise en œuvre d'un intérêt général. Le Conseil d'État formule 28 propositions concrètes autour de 4 enjeux.

Enjeu n°1 : Définir l'intérêt général maritime avant de le décliner

Propositions 1 à 3

Sans définition explicite de ce que poursuit la France en mer, aucune stratégie ne peut être réellement hiérarchisée. Le Conseil d'État propose la construction d'une véritable doctrine de « puissance maritime », énonçant des priorités pour ne pas poursuivre des actions non coordonnées. Cette doctrine prendrait la forme d'un document-cadre élaboré avec le Gouvernement, le Parlement et la société civile, un « livre tricolore », sur le modèle proposé par l'étude annuelle 2025 du Conseil d'État sur l'action publique dans le temps long, voire d'une loi d'orientation quinquennale inspirée du modèle japonais.

Cette doctrine doit intégrer pleinement les outre-mer, qui composent l'essentiel de l'espace maritime national mais restent sous-représentés dans les politiques et les imaginaires collectifs. Elle suppose enfin de diffuser une culture maritime bien au-delà des administrations spécialisées, pour que les enjeux maritimes cessent d'être perçus comme un sujet réservé aux seuls territoires littoraux.

Proposition n°1 : Définir l'intérêt général maritime poursuivi et le décliner dans une véritable stratégie maritime intégrée. C'est la proposition matricielle de toute l'étude : sans cette clarification préalable des finalités, aucune des autres propositions ne peut véritablement s'articuler à une direction commune.

Enjeux n°2 : Garantir la cohérence de l'action publique avec l'intérêt général maritime dans chaque secteur

Propositions 4 à 14

Une fois la direction fixée, il est nécessaire qu'elle irrigue les zones concrètes de friction entre usages. L'étude identifie plusieurs terrains où la confrontation d'intérêts particuliers doit céder la place à une conciliation organisée, avec un principe clair : remplacer l'absence d'arbitrage par un cadre qui tranche explicitement entre les usages.

- **Aires marines protégées** : faire reposer leur gouvernance sur une évaluation scientifique pluridisciplinaire des effets écologiques et socio-économiques.

- **Éolien en mer et pêche** : organiser la coactivité plutôt que l'exclusion mutuelle, en s'appuyant sur les retours d'expérience déjà disponibles (parcs de Saint-Nazaire, Yeu et Noirmoutier) et en faisant des parcs éoliens des outils d'observation de la biodiversité.
- **Développement industriel et portuaire** : doter le milieu marin d'une doctrine de compensation écologique (séquence Éviter-Réduire-Compenser) qui lui soit propre, et mieux mobiliser le foncier portuaire disponible.
- **Intégration des ports à leur hinterland** : décliner une stratégie portuaire par façade et par bassin, articulée aux politiques de transport, d'énergie et d'aménagement.
- **Soutien à l'innovation maritime** : sortir d'une logique de subvention dispersée pour privilégier des outils plus structurants (commandes publiques, guichet unique de financement).
- **Recul du trait de côte et pression touristique** : mobiliser pleinement les outils juridiques existants, sécuriser leur financement dans la durée, et réguler les usages récréatifs dans les espaces les plus sensibles.
- **Filière pêche** : engager une réflexion sur les critères nationaux de répartition des quotas et la représentation de la profession, préparer une réforme de la politique commune de la pêche, et développer l'aquaculture comme levier de souveraineté alimentaire.

***Proposition n° 7 :** Décliner la stratégie portuaire par façade et par bassin afin de mieux intégrer les ports français à leur hinterland. Elle illustre de façon particulièrement concrète le passage d'une logique de projets juxtaposés à une hiérarchisation assumée : donner sur le temps long une priorité claire à la compétitivité des ports français, condition de leur poids face aux grands ports nord-européens et méditerranéens.*

Enjeux n°3 : Une gouvernance à la hauteur de l'ambition

Propositions 15 à 28

Une direction stratégique ne vaut que si elle s'appuie sur une gouvernance capable de la porter dans la durée. L'étude souligne le caractère interministériel par nature des affaires maritimes qu'il n'est pas envisageable de regrouper dans un seul ministère. Le Conseil d'État recommande donc de conforter le rôle de coordination du Secrétariat général de la mer sous l'autorité du Premier ministre, plutôt que de multiplier les structures. Il préconise à l'inverse une stabilité des administrations existantes déjà consolidées, comme la direction générale regroupant affaires maritimes, pêche et aquaculture.

Ce pilotage doit s'appuyer sur une place plus importante donnée à la science dans la décision publique. Les données relatives aux espaces maritimes demeurent aujourd'hui dispersées et insuffisamment harmonisées entre l'Hexagone et les outre-mer, ce qui limite la capacité même à évaluer les politiques conduites et à objectiver les choix. L'étude propose la mise en place d'un tableau de bord statistique national des espaces et activités maritime. Elle recommande une intégration plus systématique de la recherche scientifique dans la conception des politiques publiques, ainsi qu'un maintien à niveau des infrastructures de recherche océanographique, y compris polaires, condition de la souveraineté scientifique française.

La gouvernance maritime doit également mieux prendre en compte les outre-mer, qui composent l'essentiel de l'espace maritime français mais restent aujourd'hui insuffisamment associés à l'élaboration des politiques nationales. L'étude appelle à renforcer leur participation aux travaux interministériels conduits sous l'égide du Secrétariat général de la mer.

Par ailleurs, le paysage aujourd'hui foisonnant des instances de concertation maritime mérite une remise à plat. Trop nombreuses et parfois redondantes, elles doivent être rationalisées pour gagner en efficacité, tandis que le Conseil national de la mer et des littoraux devrait être davantage mobilisé sur les choix les plus structurants.

Proposition n°15 : Conforter le SGMer pour en faire le véritable animateur interministériel des politiques maritimes de l'État, sous l'autorité du Premier ministre. C'est la clé de voûte de la partie gouvernance : sans un acteur doté d'une capacité réelle de coordination et d'arbitrage entre ministères, la direction fixée en amont resterait sans bras armé pour la mettre en œuvre

Enfin, l'exigence de direction stratégique ne s'arrête pas aux frontières nationales. La France est appelée à jouer un rôle moteur pour une politique maritime européenne plus volontaire et plus cohérente, notamment en sortant l'action de l'Union européenne de sa logique de silos entre directions et institutions, et en pesant sur les grands chantiers en cours (soutien à l'industrie navale, protection des marins, réforme de la politique commune de la pêche).

Au plan international, la France doit poursuivre son engagement en faveur d'un cadre coopératif – entrée en vigueur du traité BBNJ (Biodiversity Beyond National Jurisdiction), moratoire de précaution sur l'exploitation des grands fonds marins, décarbonation du transport maritime – et conforter sa souveraineté maritime par un triptyque présence-entente-coopération, notamment dans les zones contestées. Cela suppose de renforcer la lutte contre les criminalités maritimes (narcotrafic, pêche illégale, trafic d'êtres humains) par une coopération bilatérale et internationale accrue et de veiller à maintenir une présence française durable dans les organismes internationaux compétents.

Proposition n° 26 : Conforter la souveraineté maritime française en s'appuyant sur la présence, l'entente et la coopération. Ce triptyque résume à lui seul la philosophie de toute la partie internationale : la souveraineté ne se décrète pas, elle se construit par une combinaison de moyens concrets (Marine nationale, surveillance) et de diplomatie active.

Télécharger l'étude annuelle : [la mer et les politiques publiques](#)

Annexes

- Synthèse de l'étude annuelle 2026 : la mer et les politiques publiques
- Liste des 28 propositions

Contacts presse

Lorraine Acquier – 01 72 60 58 42 – lorraine.acquier@conseil-etat.fr

Jérémy Mazoyer – 01 72 60 58 41 – jeremy.mazoyer@conseil-etat.fr

www.conseil-etat.fr - Rechercher une décision : [ArianeWeb](#)

PRESSE