

Stratégie maritime 2023–2027



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Contenu

Avant-propos	3
<hr/>	
1 Contexte	4
<hr/>	
2 Priorités thématiques	6
2.1 Un ordre maritime fondé sur des règles (droit international public)	6
2.2 L'économie maritime	8
2.3 L'environnement maritime et les aspects sociaux	10
2.4 Science et recherche maritimes	12
2.5 Le pavillon suisse	14
<hr/>	
3 Mise en œuvre	16
4 Glossaire	16
5 Aperçu des conventions dans le domaine maritime*	18

* Cette annexe ne figure pas dans la version imprimée. Elle est accessible via un code QR.
Se reporter à la page 19 de la présente publication.

La présente stratégie a été approuvée
par le Conseil fédéral le 2 juin 2023.

Avant-propos



La mer est l'espace vital le plus ancien. Toute vie y trouve en effet son origine.

Couvrant deux tiers de la surface terrestre, l'eau est une composante majeure du développement durable. Un environnement marin sain est vital pour les êtres humains. Les océans sont essentiels pour le climat puisqu'ils le régulent, tout en jouant un rôle de premier plan dans la gestion d'autres enjeux mondiaux urgents : sécurité alimentaire, approvisionnement énergétique, chaînes logistiques internationales durables et transition écologique. Même si elle n'a pas accès à la mer, la Suisse dépend des écosystèmes marins, sur lesquels elle a à son tour un impact en étant située en amont d'importants fleuves européens.

Notre économie mondialisée est inconcevable sans les transports maritimes. Étant donné que son économie est tournée vers le monde, la Suisse est tributaire du commerce maritime et de chaînes logistiques internationales au fonctionnement irréprochable. L'exploration et l'exploitation durable des océans sont également cruciales pour notre pays. Puisque des entreprises et des institutions suisses jouent un rôle important dans tous ces domaines, le Conseil fédéral cherche à offrir à ces acteurs le cadre le plus propice, sachant en outre que la Suisse se situe dans le peloton de tête des pays propriétaires de navires. Après avoir examiné différentes solutions pour l'avenir du pavillon suisse, le Conseil fédéral a opté pour une régulation sûre, fiable, allégée et durable de la navigation maritime sous pavillon suisse.

Il ressort de toutes ces réflexions que les questions maritimes sont primordiales, y compris pour un pays enclavé comme la Suisse. Dans ce contexte, je me félicite que le Conseil fédéral adopte pour la première fois une stratégie pour sa politique maritime.

Cette stratégie, qui découle de la [stratégie de politique extérieure 2020–2023](#), englobe les domaines suivants : droit international public, économie, science, environnement, aspects sociaux et pavillon suisse. Elle définit des priorités thématiques, des objectifs et des mesures pour la période allant de 2023 à 2027.

La stratégie a été élaborée par le DFAE, qui y a associé de nombreux acteurs dans le but de renforcer la cohérence de la Suisse dans le domaine maritime. Sa mise en œuvre s'inscrit aussi dans une approche « Whole of Switzerland ». La stratégie peut également servir de cadre de référence aux nombreux acteurs du secteur privé, du milieu scientifique et de la société civile en Suisse.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Cassis'.

Ignazio Cassis, Conseiller fédéral
Chef du département fédéral
des affaires étrangères

1 Contexte

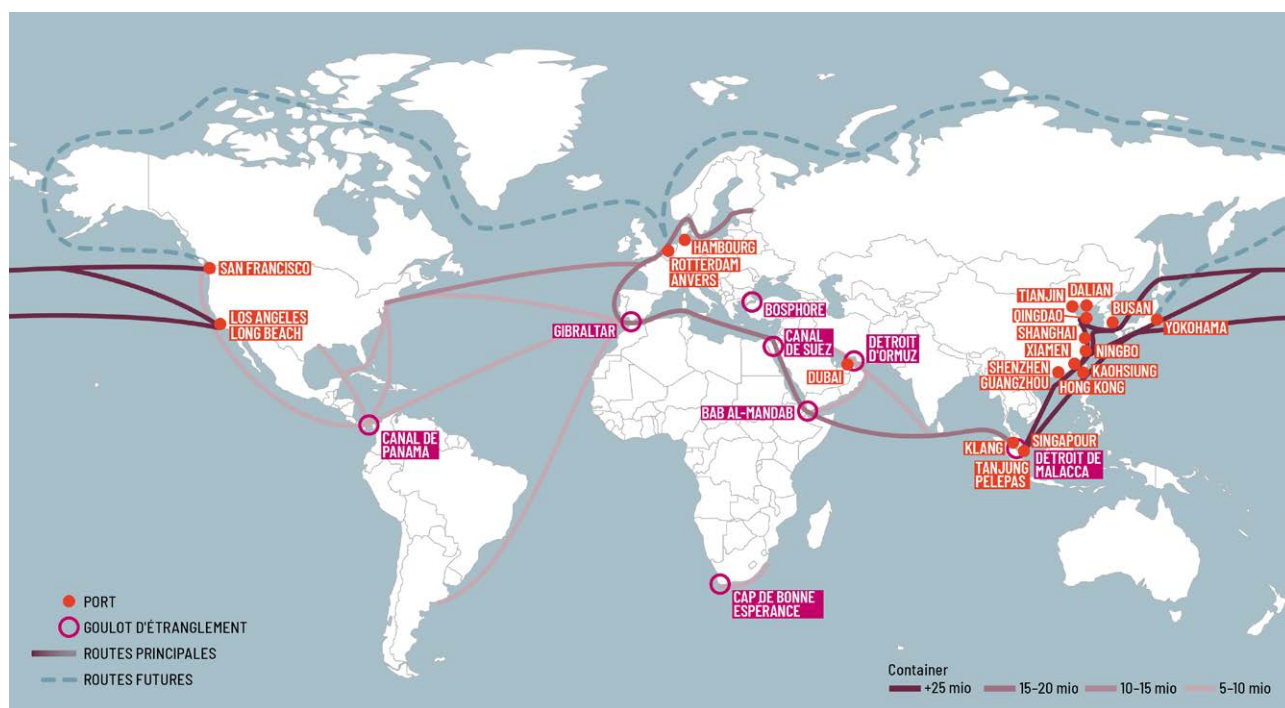
Les mers et les océans revêtent une dimension politique toujours plus importante sur le plan international. Les nouvelles technologies dans le domaine civil et militaire permettent d'être présent partout, dans les fonds marins comme à la surface et au-dessus des mers, et, donc, de contrôler voire d'utiliser des voies de communication mondiales ainsi que des ressources restées jusque-là intactes pour la plupart.

L'[Agenda 2030](#), adopté en septembre 2015 par l'Assemblée générale des Nations Unies et ses 17 objectifs de développement durable (ODD) ont donné une nouvelle dynamique aux efforts mondiaux en faveur du développement durable. L'[objectif 14](#), des ODD, qui porte sur les interactions entre les êtres humains et les océans, définit des cibles pour la préservation et l'exploitation durable des océans, des mers et des ressources marines, y compris des zones côtières, sans oublier le renforcement des capacités et l'amélioration de la gouvernance.¹

Différentes régions maritimes sont au cœur de jeux d'influence politique, militaire, étatique et/ou non étatique. La rivalité croissante entre les grandes puissances et la délimitation de l'Occident par rapport aux moyennes puissances régionales,

qui poursuivent des intérêts notamment territoriaux en menaçant d'utiliser des moyens non pacifiques, renferment un risque de conflit pour l'accès, l'exploitation et le contrôle des régions maritimes.

Une concurrence accrue règne désormais entre les États maritimes déjà bien établis et les puissances maritimes émergentes. Des tensions sont notamment apparues au cours des dernières années dans le Golfe persique, en mer Méditerranée orientale, en mer Noire et en mer de Chine du Sud. La Chine et les États-Unis se livrent à une compétition plus ardente pour l'hégémonie dans le Pacifique en usant de moyens diplomatiques et économiques, mais aussi en recourant de plus en plus à des moyens militaires. Les petits États comme la Suisse doivent avoir l'assurance que la loi du plus fort ne s'impose pas en mer. C'est dans cet esprit que la Suisse défend l'idée d'une gouvernance des mers soumise à un **ordre régi par des règles**, lequel trouve son fondement dans la [Convention des Nations Unies sur le droit de la mer \(CNUDM\)](#). De plus, le règlement pacifique des différends doit être garanti par le [Tribunal international du droit de la mer](#) ou par d'autres mécanismes de règlement des différends.



Les principales routes maritimes. Graphique du DFAE

1 <https://council.science/wp-content/uploads/2017/03/SDGs-interactions-14-life-below-water.pdf> (disponible en anglais)

Ses fleuves relient la Suisse à trois zones maritimes : la Méditerranée, l'Atlantique du Nord-Est et la mer Noire.² Favorisant le commerce et les échanges entre tous les pays, le transport maritime a contribué, au fil de son histoire, au développement économique et à la prospérité mondiale. Près de 90 % des échanges mondiaux de biens sont acheminés, au moins partiellement, par voie maritime. Et c'est par cette même voie que se fait l'approvisionnement en énergie, en denrées alimentaires et en matières premières. **L'économie maritime** est au cœur des chaînes de valeur mondiales, dont dépendent les consommateurs et l'industrie suisses. Ne disposant pas d'un accès direct à la mer, la Suisse est tributaire de la logistique mise en place pour ces chaînes de valeur. Cette logistique doit donc être sûre, efficace et durable. Ajoutons que les entreprises helvétiques suisses sont d'importants prestataires de services maritimes.³ Il est donc dans l'intérêt de la Suisse de renforcer le cadre dans lequel s'inscrit le secteur maritime.

Les polluants organiques et chimiques, les déchets plastiques et le bruit qui contaminent les écosystèmes régionaux et mondiaux provoquent une diminution des stocks halieutiques. L'exploitation minière des fonds marins représente une menace considérable pour l'environnement si elle n'est pas régie par des directives internationales. La Suisse plaide en outre pour le développement des règles et des normes adoptées au niveau international, y compris dans le **domaine social et environnemental**. La pandémie de COVID-19 a mis en évidence l'importance de la dimension sociale des métiers des gens de mer (conditions de vie et de travail décentes).

La recherche et l'innovation jouent un rôle de premier plan dans la résolution des problèmes liés à l'environnement, à l'énergie, à la sécurité et aux aspects sociaux. On attend d'elles tant une contribution au développement des bases scientifiques que des réponses pratiques. S'appuyant sur un excellent système de formation supérieure, la Suisse se positionne très bien dans le domaine de la **science** et de la **recherche maritimes**, sans y être toutefois suffisamment reconnue. Elle pourrait aussi mieux utiliser ses possibilités de participation, ce qui s'inscrirait au demeurant dans l'approche qu'elle promeut, selon laquelle le développement des politiques, notamment dans les enceintes internationales, doit s'appuyer sur des connaissances scientifiques.

Dès la Première Guerre mondiale, l'absence de navires de commerce en possession de la Suisse s'est fait sentir ; le pays se trouva donc à nouveau confronté à une crise de ravitaillement lorsqu'éclata la Seconde Guerre mondiale et se vit alors contraint de mettre en circulation sur les océans des navires battant pavillon suisse. C'est ainsi qu'en 1941, la Suisse a mis à disposition le **pavillon suisse**. Les expériences étant positives, la Suisse décida de conserver sa flotte marchande une fois la guerre terminée. Les navires sous pavillon suisse utilisés pour la navigation marchande sillonnent toutes les mers du globe. Ils sont la propriété d'entreprises suisses privées et leur exploitation est assurée par des armateurs suisses. Depuis l'adoption de la [loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse](#), en 1953, la législation n'a intégré quasiment aucun nouveau développement social, économique ou technique. Par ailleurs, la Confédération a mis fin, mi-2017, à l'aide financière aux navires sous pavillon suisse dans le cadre de sa politique d'approvisionnement du pays. Par conséquent, la législation en vigueur ne tient pas suffisamment compte de la situation et des besoins actuels, et c'est aussi ce qui explique pourquoi seule une infime partie des navires battent encore pavillon suisse. C'est dans ce contexte qu'il est prévu de moderniser les bases légales de la navigation maritime sous pavillon suisse, en les adaptant aux réglementations nationales et internationales.

Tenant à participer au débat sur les questions maritimes, la Suisse entend influencer sur les évolutions futures. La présente stratégie a pour but d'améliorer la collaboration institutionnelle entre les services fédéraux concernés et, en donnant une vue globale de tous les acteurs, de garantir la cohérence de la politique fédérale dans le domaine maritime. Cette approche globale et la perception commune des intérêts et des objectifs du pays permettront d'exploiter pleinement le potentiel de la Suisse en matière maritime, dans ses dimensions politiques, économiques, sociales, juridiques et scientifiques, tout en tenant compte des aspects environnementaux.

2 Le Rhin (mer du Nord) ; le Rhône (mer Méditerranée) ; le Tessin (mer Adriatique) ; l'Inn (mer Noire).

3 CNUCED (2021). Examen du transport maritime 2021.

2 Priorités thématiques

La présente stratégie définit cinq priorités thématiques qui correspondent aux principaux domaines maritimes dans lesquels la Suisse est présente. Chaque priorité est flanquée d'un objectif et de mesures concrètes.⁴

Les objectifs et mesures exposés dans la stratégie ne sont pas exhaustifs et peuvent, si nécessaire, être complétés dans le cadre de la concertation entre les services fédéraux compétents.⁵

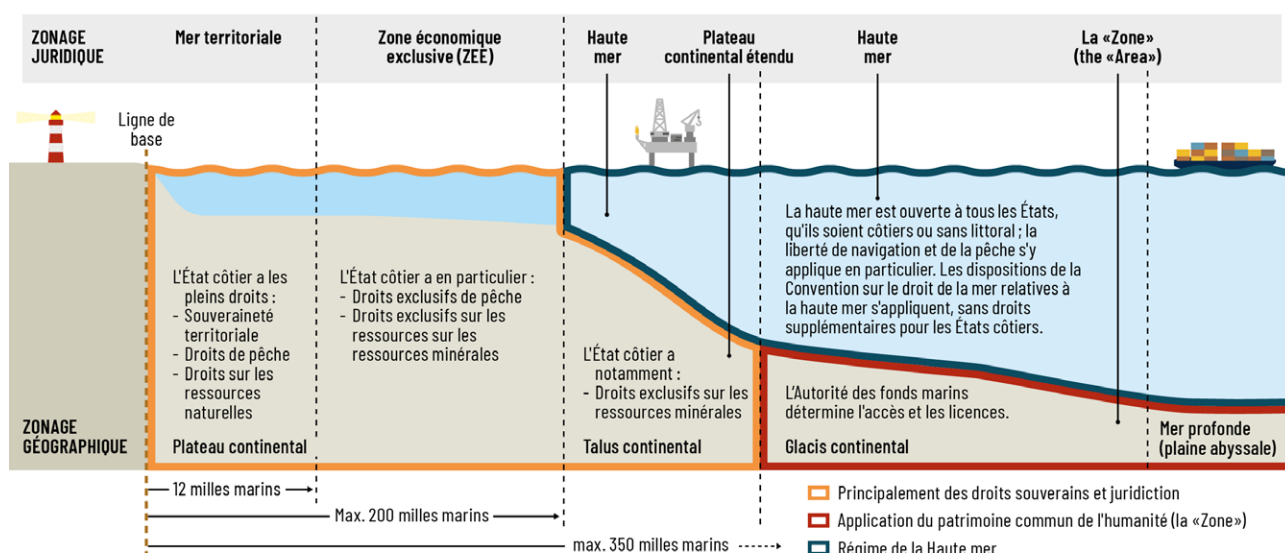
4 Le domaine de la sécurité maritime n'est pas abordé dans la stratégie.

5 Se reporter au ch. 3 Mise en œuvre ; voir infra.

2.1 Un ordre maritime fondé sur des règles (droit international public)

La Suisse est l'un des pays les mieux reliés au monde sur le plan économique. Il est donc dans son intérêt que le droit international public en vigueur soit respecté par tous. C'est dans cette optique qu'elle plaide pour un ordre maritime fondé sur des règles et pour sa mise en œuvre solide. Elle s'implique pour que l'intégralité de l'acquis pertinent⁶ concernant la protection et l'exploitation durable des océans

soit préservé et développé, tout en approuvant le respect de normes, de standards et de règles de conduite qui ne sont pas juridiquement contraignants. De même, elle s'assure que les navires sous pavillon suisse observent les normes et les règles internationales en vigueur.



Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, droits d'utilisation selon la distance depuis la côte. Graphique du DFAE

6 Voir annexe 1 : Aperçu des conventions internationales pertinentes.

Objectifs et mesures

A. La Suisse défend un ordre maritime mondial fondé sur des règles au sein des instances internationales compétentes et elle plaide pour le renforcement du droit international public.

A1. Renforcer le droit international public (l'appliquer, le faire valoir et le développer)

- A1.1 Participer activement au développement du droit international public dans le domaine maritime.
- A1.2 Faire valoir les droits de la Suisse auprès du Tribunal international du droit de la mer et d'autres mécanismes de règlement des différends.
- A1.3 Exercer une influence sur les organes, les instances et les négociations pertinentes, dans le respect des droits des États enclavés.

A2. Reprendre l'acquis en matière de droit international public

- A2.1 Reprendre le développement de l'acquis pour la navigation maritime, en particulier les conventions et accords de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du Travail (OIT).
- A2.2 Ratifier d'autres accords et conventions, ainsi que leurs modifications, qui tiennent compte des objectifs de développement durable de l'Agenda 2030.

A3. Renforcer le rôle de Genève comme siège d'organisations actives dans le domaine maritime

- A3.1 Exploiter les synergies en mettant en réseau, autour des thèmes du commerce mondial, de la propriété intellectuelle, de l'environnement, de la paix et de la sécurité, ainsi que de l'aide humanitaire, des droits de l'homme et de la santé, les acteurs maritimes internationaux dont le siège est à Genève.
- A3.2 Adopter une politique d'État hôte attrayante afin de proposer aux organisations siégeant en Suisse des conditions optimales dans le domaine maritime.

Effets et valeur ajoutée

- Instauration d'un cadre sûr pour l'économie maritime, la protection et l'exploitation durable des océans ; contribution à la promotion et au maintien de la paix et de la sécurité.
- Consolidation du rôle de Genève, notamment dans le domaine maritime.
- Accroissement des possibilités d'influence de la Suisse dans les instances internationales en y jouant un rôle actif.

2.2 L'économie maritime

Par rapport à sa prestation de transport, la navigation maritime est, de loin, le moyen de transport le moins cher et le plus écologique. Les navires acheminent des chargements beaucoup plus importants tout en émettant considérablement moins de rejets que le transport aérien ou terrestre. Il convient de préserver cet avantage comparatif. La [taxe au tonnage applicable aux navires de mer](#)⁷ est un instrument destiné à promouvoir la navigation maritime largement acceptée au niveau international et très répandue au sein de l'Union européenne. Elle constitue un facteur géographique attractif aux yeux des entreprises de navigation maritime, très mobiles. Le Parlement avait chargé le Conseil fédéral de présenter un projet en vue de l'introduction d'une taxe au tonnage. Le Conseil fédéral a transmis aux Chambres fédérales le message concernant la loi fédérale sur la taxe au tonnage applicable aux navires de mer le 4 mai 2022. Il est actuellement examiné par le Parlement.⁸

Plus de 100 conventions contre les doubles impositions ainsi que les accords concernant l'imposition des entreprises de transport aérien et maritime opérant à l'échelle internationale apportent une sécurité juridique et évitent aux entreprises et à leur personnel d'être imposés doublement. Généralement, ils se traduisent par l'imposition dans l'État dans lequel est établie l'entreprise de navigation maritime.

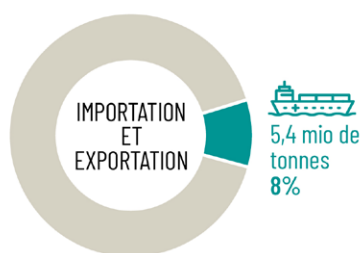
Les accords de libre-échange, qui garantissent l'accès, sans discrimination, aux marchés et aux infrastructures, créent des conditions locales favorables pour les entreprises

opérant dans la navigation maritime et dans la logistique. Lorsqu'elle négocie des accords de libre-échange, la Suisse se fixe pour objectif la création d'un accès au marché non discriminatoire pour ces secteurs. En vue d'accroître la sécurité juridique et de lever les obstacles administratifs, il est nécessaire de convenir de dispositions allant plus loin que celles prévues par l'OMC dans l'accord sur la facilitation des échanges, en particulier avec les États maritimes importants.

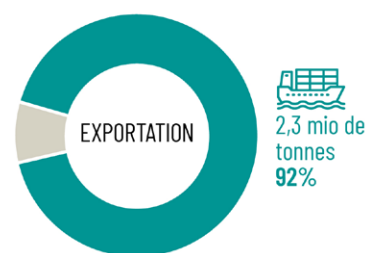
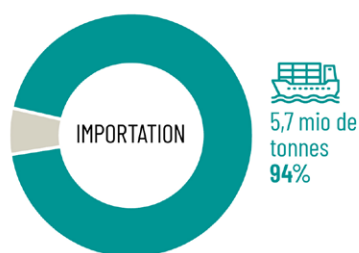
La Suisse dispose d'un écosystème d'entreprises actives dans le domaine du transport maritime et dans des domaines connexes comme l'affrètement, le transport international, y inclus le transport multimodal. Le négoce de matières premières et son financement sont eux aussi étroitement liés au domaine maritime. Des leaders mondiaux de la navigation, de l'affrètement, de l'inspection et du négoce sont établis en Suisse. La soixantaine d'entreprises de transport maritime qui siègent en Suisse exploitent quelque 900 navires, se classant ainsi parmi les treize principales flottes du monde. Ce secteur emploie plusieurs milliers de personnes.

La Suisse se doit de proposer un cadre propice dans le domaine maritime pour que l'attrait de sa place économique demeure entier. Elle se distingue par ailleurs par le bon niveau de qualification de son personnel, lequel explique en partie l'attrait qu'elle exerce. Enfin, les entreprises suisses sont bien positionnées dans le secteur de la navigation marchande et de la navigation rhénane internationale.

PART DU TRANSPORT DE MARCHANDISES VIA LE RHIN



COMMERCE EXTÉRIEUR INTERCONTINENTAL DE LA SUISSE AVEC DES NAVIRES DE HAUTE MER



Importance de la navigation maritime pour le commerce extérieur suisse. Graphique du DFAE

- 7 Il s'agit d'une méthode alternative de calcul de l'impôt sur le bénéfice, lequel calcul n'est plus fondé sur le bénéfice effectivement réalisé, mais sur un forfait déterminé sur la base de la capacité de chargement du navire par jour d'exploitation. La taxe au tonnage est facultative ; elle se traduit par une baisse de la charge fiscale pour les entreprises rentables.
- 8 Le Conseil national a approuvé la loi fédérale sur la taxe au tonnage applicable aux navires de mer (FF 2022 1252) le 13 décembre 2022. La Commission de l'économie et des redevances du Conseil des États (CER-E) a entrepris l'examen du projet le 14 février 2023 et a confié à l'administration des mandats complémentaires approfondis, notamment sur la constitutionnalité du projet.

Objectifs et mesures

B. La Suisse plaide pour le renforcement du cadre économique dans le secteur maritime.

B1. Améliorer l'accès au marché pour les services internationaux de transport maritime

- B1.1 S'engager au sein des instances multilatérales régulatrices ou à travers la négociation d'accords de libre-échange pour améliorer l'accès au marché pour les services de transport maritime.

B2. Maintien d'une fiscalité attrayante

- B2.1 Conserver et étoffer le réseau des conventions contre les doubles impositions et éventuellement introduire la taxe au tonnage.

Effets et valeur ajoutée

- Instauration d'un cadre propice pour l'économie maritime à des fins de renforcement de la place économique suisse.
- Garantie de possibilités d'accès attrayantes aux marchés étrangers.
- Assurance de l'égalité de traitement avec d'autres places maritimes mondiales.

2.3 L'environnement maritime et les aspects sociaux

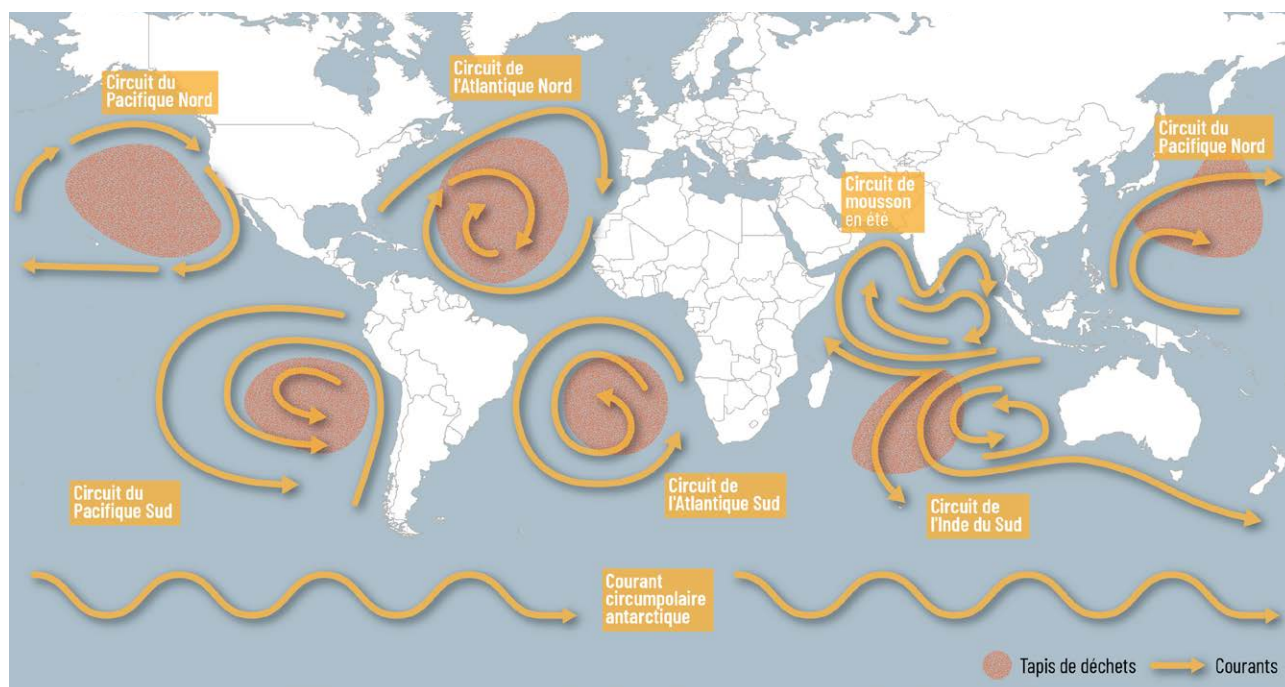
Nombreuses sont les instances et organisations internationales qui s'emploient à définir des réglementations relatives à la protection et à l'exploitation durable des ressources marines, à un transport maritime respectueux de l'environnement, au patrimoine naturel et culturel des océans ainsi qu'à des conditions de travail décentes. C'est à ce niveau qu'interviennent les objectifs de développement durable 8⁹ (« Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous »), 13¹⁰ (« Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions ») et 14¹¹ (« Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable ») de l'Agenda 2030.

Les ressources marines revêtent une importance cruciale pour la sécurité alimentaire. Des accords mondiaux et régionaux ont été signés en vue de mettre un terme à la surexploitation des ressources et de garantir la protection et une exploitation durable de la biodiversité mondiale et des écosystèmes. Or, selon l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO)¹², seuls deux tiers des stocks de poissons sont exploités de manière durable.⁹ L'activité de pêche illégale, non déclarée et non réglementée demeure, avec la surpêche légale, l'une des plus grandes menaces pour les écosystèmes marins.¹⁰

Le régime climatique international n'intègre pas les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime international. Néanmoins, celles-ci devront elles aussi être réduites à l'avenir pour atteindre le « zéro émission nette ». La [stratégie de réduction des émissions de l'OMI](#)¹³, et son développement sont donc d'une importance capitale.

En ratifiant la [Convention de l'UNESCO de 2021 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique](#)¹¹, la Suisse s'est engagée à lutter contre la destruction, le pillage et l'exploitation que ce patrimoine culturel subit de plus en plus, partout dans le monde.

Les gens de mer, qui font partie d'une catégorie professionnelle importante pour la sécurité de l'approvisionnement au niveau mondial, sont soumis à des conditions de travail souvent précaires ; ils sont nombreux à être victimes d'accidents et à souffrir de maladies physiques et psychiques. Ces tendances ont du reste été mises en évidence par la pandémie de coronavirus. La Suisse plaide, en particulier dans l'enceinte de l'OIT, en faveur de la mise en œuvre et du développement de la Convention du travail maritime (2006)¹², qui vise à garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent, incluant la sécurité et la santé sur le lieu de travail.



Les déchets s'accumulent dans les tourbillons des courants marins. Graphique du DFAE

⁹ <https://www.fao.org/publications/home/state-of-the-world-collection/the-state-of-world-fisheries-and-aquaculture/fr>

¹⁰ <https://www.fao.org/iuu-fishing/fr/>

¹¹ RS 0.444.2

¹² RS 0.822.81

Objectifs et mesures

C. La Suisse s'engage en faveur de la protection des océans contre la pollution et de leur développement durable (écologique, économique et social).

C1. Participer aux instruments internationaux en matière de biodiversité marine, de pollution causée par les déchets plastiques et d'emplois décents.

- C1.1 Négocier un instrument international de lutte contre la pollution par les déchets plastiques (intégralité du cycle de vie des matières plastiques).¹³
- C1.2 Renforcer les objectifs de réduction pour la navigation maritime à « zéro émission » d'ici à 2050, dans le cadre de la révision de la stratégie de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- C1.3 Garantir des emplois décents dans le secteur maritime dans le cadre de la Convention du travail maritime (OIT-MLC 2006).

C2. Garantir une chaîne alimentaire marine sûre et durable

- C2.1 Intensifier les contrôles relatifs à une exploitation légale et durable des ressources marines, en particulier dans le cadre du [Comité des pêches](#) (Committee on fisheries, COFI) de la FAO, de la [Commission baleinière internationale \(CBI\)](#) et d'autres autorités de gestion.
- C2.2 Soutenir les mesures commerciales en faveur de la protection des espèces sauvages menacées d'extinction¹⁴.
- C2.3 Soutenir le droit des peuples autochtones et des communautés locales d'exploiter les baleines et d'autres ressources marines selon des critères biologiques¹⁵.

C3. Renforcer les normes de durabilité pour l'exploitation des ressources marines

- C3.1 Garantir au moins 30 % des surfaces maritimes pour la biodiversité d'ici à 2030¹⁶.
- C3.2 Mettre en œuvre les objectifs pertinents du [Cadre mondial pour la biodiversité Kunming-Montréal](#).
- C3.3 Développer de strictes normes environnementales concernant l'exploitation minière des fonds marins et étudier l'idée d'un moratoire visant l'exploitation minière des fonds marins à des fins commerciales.

C4. Protéger les voies d'eau transfrontalières de la Suisse qui se jettent dans la mer

- C4.1 Souligner l'importance que revêt pour la Suisse la gestion des voies d'eau transfrontalières qui se jettent dans la mer.
- C4.2 Garantir un équilibre des intérêts entre pays situés en amont et pays situés en aval des fleuves lors de la conclusion et du développement d'accords internationaux.

Effets et valeur ajoutée

- Amélioration de la biodiversité, contribution à la lutte contre le changement climatique ainsi que réduction de la pollution et de la surexploitation des océans.
- Exigence de conditions de travail décentes pour les employés du secteur maritime.
- Contribution à la réalisation des objectifs de l'Agenda 2030 (objectif 8 « Travail décent et croissance économique », objectif 13 « Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques » et objectif 14 « Vie aquatique »).

¹³ Mandat du Conseil fédéral du 31.08.2022 pour des négociations internationales.

¹⁴ Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (RS 0.453).

¹⁵ Convention internationale pour la réglementation de la chasse à la baleine (RS 0.922.74).

¹⁶ Objectif 3 du Cadre mondial pour la biodiversité Kunming-Montréal.

2.4 Science et recherche maritimes

L'exploration des océans constitue une activité importante dans l'étude approfondie du système environnemental et climatique de la planète. Les écosystèmes marins, en particulier les fonds marins, comptent parmi les espaces les moins explorés par la science.

Cette exploration implique d'avoir accès à l'infrastructure nécessaire, comme les navires et les stations de recherche, en particulier dans l'Arctique et dans l'Antarctique. Les technologies maritimes sont aussi utilisées pour l'approvisionnement en matières premières et en énergies renouvelables.

En Suisse, la communauté des sciences maritimes tire son épingle du jeu en particulier dans la modélisation, la biodiversité, l'écologie, l'écotoxicologie, la pollution environnementale et la paléoclimatologie. Ainsi, des acteurs suisses de la recherche polaire sont membres d'instances internationales ([Comité scientifique pour la recherche antarctique \[Scientific Committee for Antarctic Research, SCAR\]](#), [Comité international des sciences de l'Arctique \[International Arctic Science Committee, IASC\]](#), [Conseil de l'Arctique \[Arctic Council\]](#), [Forum des opérateurs de recherche en Arctique \[Forum of Arctic Research Operators, FARO\]](#)) comme européennes ([Conseil polaire européen \[European Polar Board\]](#)). Un rôle

important revient dans ce domaine à la [Commission suisse de recherche polaire et de haute altitude \(CSPH\)](#) et au [Swiss Polar Institute \(SPI\)](#). Enfin, la Suisse est membre de la [Commission internationale pour l'exploration scientifique de la mer Méditerranée \(CIESM\)](#).

Les interconnexions entre la recherche et la science maritimes et d'autres domaines dans lesquels la recherche suisse excelle à l'échelle mondiale (la climatologie, la recherche énergétique, la science des matériaux ainsi que les nouvelles technologies et leur validation) permettent d'exploiter des synergies, tout en étant une condition indispensable au transfert de technologies dans la pratique.

La Suisse a un statut d'observateur au sein du [Conseil de l'Arctique](#) et celui de partie non consultative dans le cadre du [Traité sur l'Antarctique](#). Membre de la communauté polaire, elle s'appuie sur ces deux instances pour défendre le développement pacifique et durable des régions polaires.



Filet à plancton utilisé pour échantillonner la surface de l'eau dans le cadre d'une étude sur les microplastiques en Antarctique.
Photo : Université de Bâle, Patricia Holm

Objectifs et mesures

D. La Suisse renforce sa recherche et sa science maritimes.

D1. Renforcer le pôle scientifique suisse au sein des instances maritimes internationales

- D1.1 Favoriser la recherche maritime via l'encouragement de projets du Fonds national suisse (FNS) octroyés dans le cadre d'une procédure compétitive.
- D1.2 Poursuivre le financement octroyé par le biais de commissions et de contributions d'académies, ainsi que par le soutien des établissements de recherche d'importance nationale (SPI). Ces derniers sont sélectionnés selon les critères de la législation fédérale sur la recherche et l'innovation¹⁷.

D2. Se positionner comme membre de la communauté polaire

- D2.1 Mettre à profit le statut d'observateur au sein du Conseil de l'Arctique pour encourager la recherche et la science maritimes internationales ainsi que la protection et l'exploitation durable des ressources naturelles et pour promouvoir le dialogue entre les nations et avec les organisations des peuples autochtones.
- D2.2 Favoriser une « culture de la diplomatie scientifique » à l'aide d'échanges fructueux entre les milieux scientifique et politique.
- D2.3 Examiner la question d'un changement au statut de membre consultatif dans le Traité sur l'Antarctique.

D3. Renforcer la navigation scientifique

- D3.1 Garantir à la communauté scientifique suisse l'accès aux navires et plateformes de recherche, en exploitant toutes les synergies.
- D3.2 Participer à des expéditions et des projets d'envergure internationale et apporter un soutien politique aux navires de recherche sous pavillon suisse.

Efficacité et valeur ajoutée

- Valorisation du pôle de recherche suisse.
- Mise en lien de la recherche suisse sur les glaciers, la neige et la haute altitude avec la recherche maritime et polaire.
- Garantie de l'influence de la Suisse au sein des instances scientifiques dans le contexte maritime.

¹⁷ Loi fédérale sur l'encouragement de la recherche et de l'innovation (LERI, RS 420.1).

2.5 Le pavillon suisse

La législation sur la navigation commerciale sous pavillon suisse n'est en partie plus à jour et ne tient plus suffisamment compte des besoins et de la situation actuelle. De ce fait, la navigation commerciale sous pavillon suisse est défavorisée face à la concurrence internationale et rares sont aujourd'hui les navires qui battent pavillon suisse.

Il s'agit désormais de créer un pavillon de qualité, attractif, compétitif et donnant la priorité aux prestations. Ce pavillon doit en outre s'inscrire dans un cadre réglementaire fiable. Le pavillon suisse s'adressera aux propriétaires de navires à la recherche d'un pavillon d'excellente qualité, censé apporter une plus-value à leurs navires et à leur personnel. Un pavillon de qualité contribue à la réalisation des objectifs de développement durable de la Suisse.

Ce pavillon suisse aura aussi vocation à promouvoir les valeurs de la Suisse partout dans le monde (fiabilité, durabilité et efficacité), de même que l'image du pays. Il ouvrira des perspectives de synergies à de nouveaux secteurs économiques de la recherche et du développement et regroupera ces synergies (développement de réseaux). Il répondra ainsi à une demande tant nationale qu'internationale, sans représenter une charge financière supplémentaire pour la Confédération (les frais seront couverts par des émoluments).



Un navire battant pavillon suisse quitte le port. Photo : DFAE

Objectifs et mesures

E. La Suisse modernise son pavillon et accroît sa compétitivité internationale.

E1. Créer des conditions d'enregistrement compétitives pour les navires de mer et rhénans commerciaux et des dispositions modernes relatives à la navigation de plaisance internationale

- E1.1 Vérifier les conditions d'enregistrement pour les navires de mer et rhénans commerciaux ainsi que pour la navigation de plaisance internationale, en accordant une importance particulière aux conditions relatives à la nationalité et aux capitaux.
- E1.2 Élaborer des normes de sécurité et de durabilité étendues pour la navigation maritime et rhénane commerciale sous pavillon suisse et séparer l'admission à la navigation de l'enregistrement.
- E1.3 Assurer la compatibilité avec les réglementations internationales.

E2. Améliorer la surveillance et le régime des sanctions

- E2.1 Renforcer le droit de surveillance (obligations de contrôle et de déclaration) ainsi que les moyens administratifs pour les mesures correctives et les sanctions.
- E2.2 Assurer la qualité du pavillon par le biais d'un régime d'inspection cohérent et efficace.

E3. Garantir dans le domaine maritime une administration publique axée sur les services

- E3.1 Veiller à l'attrait du rapport coûts/utilité du pavillon suisse.
- E3.2 Garantir une administration numérique pour des prestations rapides et d'excellente qualité (cyberadministration).
- E3.3 Communiquer sur les atouts du pavillon suisse en ayant recours aux moyens de communication adéquats.

Effets et valeur ajoutée

- Créée de nouvelles impulsions pour le secteur maritime en Suisse.
- Amélioration de la compétitivité internationale du pavillon suisse et contribution à sa durabilité.
- Amélioration de l'attractivité et de l'image de la Suisse.

3 Mise en œuvre

Bilatérale et multilatérale

La Suisse évoque les questions liées aux océans et aux mers avec tous les États et tous les acteurs à tous les échelons. Des objectifs clairs sont définis, en adéquation avec les objectifs de développement durable de l'Agenda 2030 et avec les conventions internationales pertinentes, dans le but d'utiliser le plus efficacement possible les moyens limités de l'administration fédérale. Une attention particulière est accordée aux mesures qui englobent des processus législatifs, que ce soit au niveau national ou international. Cet ordre de priorité aura des répercussions sur la date à laquelle la stratégie sera mise en œuvre dans son intégralité.

Compétences des offices fédéraux et coordination interdépartementale

La stratégie ne modifie pas les compétences des offices fédéraux.

L'approche « Whole of Government » permet de garantir la cohérence, au sein de l'administration fédérale, entre les offices qui se consacrent aux questions maritimes. Cette coordination et cette hiérarchisation interviennent à intervalles réguliers sous l'égide du DFAE. Le département vérifie également chaque année l'état d'avancement de la mise en œuvre de la stratégie, en y associant les services compétents.

Coordination avec les parties prenantes

Puisqu'il est primordial d'associer les acteurs sociaux des milieux scientifiques, de la société civile et du secteur privé à l'objectif d'exploitation durable des mers et des océans, ainsi qu'au développement et à la préservation de normes de sécurité et de durabilité dans le domaine de la navigation maritime, la Suisse encourage la collaboration entre les organisations multilatérales, l'administration fédérale et les acteurs non étatiques. Une table ronde sera organisée chaque année avec les parties prenantes, à l'invitation du DFAE. Il est aussi prévu d'intégrer davantage d'acteurs des milieux scientifiques, de la société civile et du secteur privé au sein de la délégation de la Suisse qui participe aux conférences d'organisations, d'instances et de forums internationaux.

Communication

La thématique suscite l'intérêt de l'opinion publique. Par conséquent, les services fédéraux compétents intègrent les sujets maritimes dans leur travail de communication.

Rapports

La mise en œuvre de la présente stratégie et de l'engagement de la Suisse dans le domaine maritime fait l'objet d'un rapport de suivi annuel (selon la méthode des feux de circulation) consacré à la réalisation des mesures. Les acteurs des milieux scientifiques, de la société civile et du secteur privé sont associés à ce suivi, dont les résultats sont publiés. Il est prévu que le Conseil fédéral passe en revue la stratégie en 2027.



La pollution des mers a pris une ampleur préoccupante. Photo : David Salvatori/VWPics/Science Photo Library

4 Glossaire ↪

Conseil de l'Arctique : le Conseil de l'Arctique, créée en 1996, regroupe huit États riverains des régions arctiques ou circum-polaires : le Canada, le Danemark, les États-Unis, la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Russie, et la Suède ainsi que sept organisations représentant les peuples autochtones. Treize États, dont la Suisse, ont un statut d'observateur qui leur permet de participer aux débats.

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) est un traité international qui établit un cadre juridique pour toutes les activités marines et maritimes. En juin 2022, 167 pays, dont la Suisse, et l'Union européenne étaient parties à la Convention. La Convention a le statut d'une Constitution pour les mers en raison de sa vaste réglementation.

Élévation du niveau de la mer : l'élévation du niveau de la mer, causée par la fonte des glaces et la dilatation de l'eau, est l'un des nombreux effets du changement climatique. Les îles et les zones littorales sont particulièrement exposées à l'élévation du niveau de la mer. Chaque année, le niveau des océans et des mers monte de 3,2 mm.

Exploitation minière subaquatique : l'exploitation minière des fonds marins ou Deep Sea Mining (DSM) désigne les procédés d'extraction des ressources minérales dans les fonds marins.

Gouvernance des océans : la gouvernance des océans est la conduite de la politique, des actions et des affaires concernant les océans du monde. La gouvernance des océans intègre l'influence d'acteurs étatiques et non étatiques dans l'élaboration des politiques. La gouvernance des océans est complexe car une grande partie des océans est considérée comme étant un bien commun.

Objectifs de développement durable : les Objectifs de développement durable (ODD) désignent les dix-sept objectifs établis par les Nations Unies de l'Agenda 2030 (voir Agenda 2030). L'objectif 14, qui vise à conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable, rentre dans le cadre de la stratégie maritime.

Office suisse de la navigation maritime : l'Office suisse de la navigation maritime (OSMN) du DFAE supervise la flotte de commerce suisse. Il exerce la surveillance administrative, opérationnelle et technique en tant qu'autorité compétente de l'État du pavillon et d'homologation des navires marchands suisses naviguant en mer, de leurs exploitants et de leurs équipages. L'OSMN exerce la surveillance de la navigation sportive et de plaisance en mer sous pavillon suisse.

Organisation maritime internationale (OMI) : l'Organisation maritime internationale (OMI) est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de la sécurité et de la sûreté des transports maritimes et de la prévention de la pollution marine et atmosphérique par les navires. Son siège est situé à Londres. L'OMI compte 175 membres, dont la Suisse.

Organisations régionales de gestion de la pêche (ORPG) : les organisations régionales de gestion de la pêche (ORGP) sont des organismes internationaux mis en place par des pays ayant des intérêts en matière de pêche dans une zone géographique spécifique. Certaines organisations sont chargées de gérer l'ensemble des réserves de poissons d'une zone donnée. D'autres se concentrent sur des espèces hautement migratoires, comme le thon, évoluant au sein de zones géographiques beaucoup plus vastes.

Patrimoine culturel subaquatique : le patrimoine culturel subaquatique se définit par toutes les traces d'existence humaine présentant un caractère culturel, historique ou archéologique qui, au minimum depuis 100 ans, sont immergées, partiellement ou totalement, périodiquement ou en permanence, dans les océans ainsi que dans les lacs et rivières.

Pavillon (suisse) : un pavillon est une pièce d'étoffe carrée ou rectangulaire hissée dans la mâture ou à l'arrière d'un navire, pour indiquer sa nationalité, la marque de l'autorité présente à bord ou son appartenance à une compagnie commerciale ou à un club, aussi pour transmettre un message en signalisation maritime. Les bateaux naviguant sous pavillon suisse ont donc le drapeau suisse fixé à l'arrière. Celui-ci est rectangulaire, contrairement au drapeau national.

Pays enclavé : un pays enclavé (ou pays sans littoral) est un pays dont le territoire ne présente pas de contact direct avec une mer ouverte (autrement dit, il n'est pas directement relié à la mer). L'accès à la mer ne peut donc intervenir que par le territoire d'un autre pays, les territoires étant intégralement limités par des frontières terrestres. 44 pays, dont la Suisse, n'ont pas de côtes.

Pêche illégale, non déclarée et non réglementée : il est question de pêche illicite lorsque des navires ou des pêcheurs agissent en violation des lois relatives à la pêche. Les activités de pêche non déclarées sont celles qui n'ont pas été déclarées ou déclarées de manière inappropriée aux autorités nationales compétentes ou aux organisations régionales de gestion de la pêche (voir l'entrée correspondant à ce terme), en violation des lois et règlements applicables. La pêche non réglementée désigne généralement les activités de pêche menées par des navires sans nationalité, des navires battant pavillon d'un État non partie à l'organisation régionale de gestion de la pêche régissant cette zone de pêche ou certaines espèces en haute mer, ou la pêche dans des zones non réglementées.

Petits États insulaires en développement (PIED) : les petits États insulaires en développement (PEID, appelés aussi Small Island Developing States ou SIDS en anglais) sont des pays qui sont confrontés à des défis similaires en matière de développement durable, notamment des ressources limitées, l'isolement, la vulnérabilité aux catastrophes naturelles, une forte dépendance vis-à-vis du commerce international et un environnement précaire. Leur croissance et leur développement sont entravés par des coûts élevés au niveau des communications, de l'énergie, du transport, des infrastructures et de l'administration publique, leur petite taille ne leur permettant pas de réaliser des économies d'échelle. La zone économique maritime exclusive des PEID en fait toutefois de grands États maritimes.

Piraterie : la piraterie est une forme de banditisme pratiquée en mer par des marins appelés pirates. Cependant, les pirates ne se limitent pas aux pillages de navire, mais attaquent parfois aussi de petites villes côtières.

Ressources génétiques marines (RGM) : les ressources génétiques marines (RGM) sont des matériaux biologiques provenant de macro-organismes et de micro-organismes marins. Les RGM sont réparties dans des zones situées sous juridiction nationale mais également dans des zones au-delà de la juridiction nationale.


Sécurité maritime : la sécurité maritime est un terme générique utilisé pour classer les questions relatives au domaine maritime, qui souvent liées à la sécurité nationale, à l'environnement marin, au développement économique et à la sécurité humaine.

Subsides pour la pêche : les subsides pour la pêche sont des fonds publics finançant l'industrie de la pêche. La majorité de ces subsides sont destinés à la pêche industrielle.

Traité sur l'Antarctique : le traité sur l'Antarctique, signé en 1959, réglemente les relations entre les États signataires en ce qui a trait à l'Antarctique. Le traité s'applique aux territoires, incluant les plates-formes glaciaires, situés au sud du 60e parallèle sud. L'objectif principal du traité est de s'assurer dans l'intérêt de toute l'humanité que l'Antarctique continuera à être employé exclusivement à des fins pacifiques et ne deviendra ni le théâtre ni l'enjeu de différends internationaux.

Zone économique exclusive (ZEE) : la zone économique exclusive (ZEE) est l'espace maritime sur lequel un État côtier exerce des droits souverains et économiques en matière d'exploration et d'usage des ressources naturelles. Elle s'étend à partir de la ligne de base de l'État jusqu'à 200 milles marins (370 km) de ses côtes au maximum ; au-delà il s'agit des eaux internationales.

5 Aperçu des conventions dans le domaine maritime

Le code QR conduit à la page à partir de laquelle peut être téléchargé l'aperçu des conventions dans le domaine maritime (<https://www.eda.admin.ch/eda/fr/dfae/dfae/organisation-dfae/secretariat-etat/wohlstand-nachhaltigkeit.html> .





Auguste Piccard et son fils Jacques à bord du Trieste, en 1953. Photo : Keystone

En 1960, le Suisse Jacques Piccard et le lieutenant de la marine américaine Don Walsh se posent à bord du bathyscaphe Trieste au fond de la fosse des Mariannes (près de Guam, dans l'océan Pacifique ouest). Ils descendent à une profondeur de 10 912 mètres, soumis à une pression de l'eau d'environ 1100 bars. Ce n'est qu'en 2019 qu'un chercheur américain bat ce record en plongeant à une profondeur de 10 928 mètres.

Aujourd'hui encore, les fonds marins sont moins explorés que la Lune.

Impressum

Édition :
Département fédéral des affaires
étrangères DFAE
3003 Berne
www.dfae.admin.ch

Date de publication :
02.06.2023

Conception :
Service Audiovisuel DFAE,
Communication DFAE, Berne

Photo de couverture:

Kelly, pexels.com

Commande :

publikationen@eda.admin.ch

Cette publication est aussi disponible en allemand, italien et anglais et peut être téléchargée sous le lien www.eda.admin.ch/eda/fr/dfaef/dfaef/publikationen.html.

Berne, 2023/ © DFAE

