



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Stratégie nationale Mer et Littoral





« Préserver l'Océan, agir pour la mer et le littoral au service de la croissance verte et bleue, renforcer la politique maritime de la France, consolider l'action dans la durée, c'est tout l'enjeu de la stratégie nationale pour la mer et le littoral »

Ségolène Royal.

*Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer
en charge des relations internationales sur le climat,
Présidente de la COP21*





STRATEGIE NATIONALE POUR LA MER ET LE LITTORAL

Sommaire

- **Introduction et objectifs de long terme**
- **Liste des actions prioritaires**
- **Axes stratégiques**

I. S'appuyer sur la connaissance et l'innovation

- A. Mieux comprendre le système mer
- B. Innover pour valoriser les ressources et développer l'économie maritime
- C. Structurer la recherche
- D. Développer la recherche et la connaissance pour et par les outre-mer français
- E. Bâtir une société de la connaissance marine et maritime ; sensibiliser le public aux grands enjeux maritimes
- F. Poursuivre les efforts de formation

II. Développer des territoires maritimes et littoraux durables et résilients

- A. Mettre en place une planification stratégique...
- B. ... Avec une composante spatiale
- C. Développer des « projets de territoire »
- D. Protéger les milieux, les ressources, les équilibres biologiques et écologiques ; préserver les sites, les paysages et le patrimoine
- E. Adapter l'aménagement du littoral au changement global
- F. Préserver les intérêts nationaux et prévenir les risques en mer

III. Soutenir et valoriser les initiatives et lever les freins

- A. Soutenir les activités nouvelles
- B. Accompagner les évolutions en cours des activités historiques vers des modèles durables et résilients
- C. Piloter les questions budgétaires et définir une stratégie fiscale et de financements harmonieuse
- D. Rendre attractifs les métiers maritimes
- E. Améliorer la gouvernance, poursuivre la modernisation de l'action publique
- F. Mobiliser l'Observatoire de la mer et du littoral, partager les données et l'information





IV. Promouvoir une vision française au sein de l'Union européenne et dans les négociations internationales et porter les enjeux nationaux

- A. Sur le plan international
- B. Sur le plan communautaire

- Conclusion

- Annexe : Synthèse de l'état des lieux

- Les territoires maritimes français
- Une mer vectrice de croissance et d'emplois
- Une mer sous pressions / Des richesses fragilisées
- Un littoral pris entre deux vagues





INTRODUCTION ET OBJECTIFS DE LONG TERME

La nécessité d'ériger un cadre stratégique pour les questions marines et maritimes s'impose de façon croissante depuis l'après-guerre. Longue à voir le jour, la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer, signée en 1982, définit le premier cadre onusien des espaces de souveraineté, d'utilisation et de préservation des ressources.

Les Nations Unies ont imaginé des engagements spécifiques pour un développement durable de la mer et du littoral, lors du sommet de la Terre de Rio+20 en 2012, au travers du texte « L'avenir que nous voulons »¹. Ils ont été renforcés par les objectifs du développement durable à l'automne 2015, qui inscrivent l'Océan parmi les 17 objectifs de l'horizon 2030². La décision du GIEC d'établir un rapport spécial sur l'Océan, témoigne de la prise de conscience des enjeux au niveau mondial.

Au niveau européen, la politique maritime intégrée³ définie en 2009 et aboutie en 2012, à Limassol, met au cœur de l'ambition la contribution du maritime à la croissance et à l'emploi de l'Europe, sans attenter à la viabilité indispensable des écosystèmes marins, invitant les États membres à préciser comment ils mettent en œuvre les modalités de gestion pour un développement durable de la mer et du littoral.

Le mouvement vers une ambition nationale maritime s'est engagé à l'occasion du Grenelle de la mer en 2009, structuré lors des Assises de la mer et du littoral en 2013, renforcé dans les travaux du Conseil national de la mer et des littoraux en 2014, et a été plus récemment promu au travers de la mobilisation française sur la thématique Océan, à l'occasion de la COP21.

L'état des lieux réalisé en 2014, dont une synthèse figure en annexe de cette stratégie, rappelle les atouts dont dispose la France pour relever le défi d'une grande nation maritime. La France est au premier rang pour la richesse de ses écosystèmes marins, l'excellence de sa recherche océanographique est reconnue à travers le monde, certaines filières industrielles comme la construction navale, le transport de marchandises et le nautisme sont en pointe, son pavillon est reconnu pour la qualité, la technicité et le sérieux de ses navires et de ses équipages, sa marine nationale est présente sur toutes les mers, des mutations ou des impulsions sont lancées pour des secteurs historiques ou émergents. Enfin, sa compétence en matière de gestion d'espaces naturels marins protégés est largement reconnue dans le monde.

La stratégie nationale pour la mer et le littoral a la responsabilité de donner un cadre de référence pour les politiques publiques concernant la mer et le littoral. Elle s'articule notamment avec la Stratégie nationale pour la transition écologique vers le développement durable, la Stratégie nationale de recherche et la Stratégie nationale

¹ L'avenir que nous voulons :

http://www.uncsd2012.org/content/documents/775futurewewant_french.pdf

² Objectifs du Développement durable :

http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=A/69/L.85

³ La Politique maritime intégrée de l'Union Européenne :

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/documents/limassol_fr.pdf





pour la biodiversité, auxquelles elle contribue et dont elle est la référence pour ce qui concerne la mer et le littoral.

Grâce à l'expertise de ses centres de recherche et des acteurs économiques, territoriaux et associatifs qui y sont liés, la France doit donner de la cohésion à une nation présente dans toutes les régions océaniques du globe, et faire de cet « Archipel France » métropolitain et majoritairement ultramarin, un atout pour son rayonnement à travers le monde ; les coopérations européennes et internationales, et la Stratégie européenne pour la recherche marine et maritime sont essentielles à ce titre. Pour sa dimension stratégique, le texte qui suit conduit à faire adhérer l'ensemble des citoyens à un projet collectif, à faire partager l'ambition d'une nation toute entière tournée vers la mer.

Les acteurs de la mer entendent en effet jouer un rôle majeur dans cette ambition maritime nationale, les services de l'État, à tous les échelons territoriaux, les collectivités territoriales - plus globalement les élus du littoral, et en premier lieu l'association nationale des élus du littoral - les acteurs de la mer et du littoral, économiques, environnementaux, les scientifiques, ont tous une responsabilité et un avenir liés à l'océan.

La stratégie nationale ne peut en effet se faire sans les territoires, la complémentarité est, en métropole comme dans les outre-mer, indispensable dans la mise en cohérence des ambitions territoriales telles qu'issues des volontés et des initiatives régionales, comme l'illustrent la Conférence régionale de la mer et du littoral en Bretagne ou le Parlement de la mer en Occitanie.

OBJECTIFS DE LONG TERME

La stratégie pour la mer et le littoral fixe quatre grands objectifs de long terme complémentaires et indissociables :

- la transition écologique pour la mer et le littoral
- le développement de l'économie bleue durable⁴
- le bon état écologique du milieu marin et la préservation d'un littoral attractif
- le rayonnement de la France

LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE POUR LA MER ET LE LITTORAL

La mer et le littoral sont le lieu d'enjeux apparemment contradictoires, de développement et de pressions multiples, face auxquels la France choisit la voie de la transition écologique vers un développement durable.

Le développement, c'est celui qui découle du formidable potentiel de l'océan en ressources (en matière de biodiversité, de services écosystémiques – notamment pour

4

Par « économie bleue » on entend ici l'économie maritime et littorale en lien avec la mer.





la régulation du climat -, ressources alimentaires, pharmacologiques, minérales, énergétiques, d'emplois...) largement décrit dans l'état des lieux en annexe.

Les pressions, ce sont celles liées aux impacts des changements climatiques sur la mer et sur le littoral, la perte accélérée de biodiversité, la multiplication des risques sanitaires environnementaux, la pression démographique sur la frange littorale. Elles sont autant de contraintes et de menaces pour l'économie et pour le bien-être social.

La capacité à répondre à ces enjeux est donc une question centrale pour le développement durable. La transition écologique est une évolution vers un nouveau modèle économique et social, un modèle de développement durable, qui renouvelle nos façons de consommer, de produire, de travailler, de vivre ensemble pour répondre aux grands enjeux environnementaux. Ce faisant elle constitue un atout en termes d'innovation, de compétitivité et de progrès social.

L'objectif de la stratégie s'apprécie d'une part du point de vue de la contribution de la mer et du littoral à l'objectif national de transition écologique qui fait l'objet de la stratégie nationale pour la transition écologique vers un développement durable et, d'autre part, en ce qui concerne les territoires littoraux eux-mêmes :

- À l'échelle nationale, la stratégie vise à ce que la mer et le littoral, ainsi que les activités qui leur sont liées, apportent une contribution à la mitigation de la quantité des gaz à effet de serre dans l'atmosphère, au développement de l'économie circulaire, et à une meilleure connaissance et compréhension par le plus grand nombre des enjeux écologiques, sociaux et économiques associés à la mer.

Indicateurs proposés : part des entreprises du maritime ayant un rapport RSE, contribution des EMR à la production d'électricité.

- À l'échelle des territoires littoraux, l'objectif est d'atteindre une bonne résilience et adaptation face aux risques naturels et aux conséquences du changement climatique, ainsi qu'une moindre dépendance énergétique, notamment pour les îles. Cela recouvre également la nécessité de réussir la transition numérique, de rechercher une économie circulaire qui valorise la situation particulière du littoral, et de développer des techniques et aménagements maritimes à impact positif sur l'environnement,

Indicateurs proposés : logements et population en zone basse littorale exposés à des risques de submersion marine, part des territoires littoraux à énergie positive.

LE DÉVELOPPEMENT D'UNE ÉCONOMIE BLEUE DURABLE

Les données de l'économie maritime et littorale sont estimées par l'IFREMER, en 2011, à 460 000 emplois et une valeur ajoutée de 30 milliards d'Euros, soit environ 1,5 % du PIB de la France. Le secteur est en croissance, l'OCDE estime, dans son





rapport de mai 2016, qu'il devrait doubler d'ici 2030 pour atteindre 3 000 milliards de dollars.

En matière de progrès social, le projet d'indice régional de progrès social de la Commission européenne (février 2016) montre que les régions littorales de métropole se placent dans la moyenne nationale. Néanmoins, comparativement, les régions du Royaume-Uni et des pays du Nord de l'Europe sont mieux classées, montrant qu'il existe une marge de progrès possible pour les régions françaises.

Le développement de l'économie bleue doit être source de valeur ajoutée et d'emplois, en particulier pour les populations littorales, et doit permettre d'assurer des fonctions stratégiques pour l'économie nationale en termes d'approvisionnements en matières premières, d'énergie, de transport et de communication. À l'échelle des territoires, il vise le maintien et le développement d'une économie productive qui participent à la solidification d'un tissu économique, social et démographique dynamique et compétitif.

La croissance bleue souhaitée est une croissance durable dans les différents secteurs de l'économie littorale et maritime, socialement bénéfique, misant sur la connaissance et la formation. Elle valorise le potentiel considérable en matière d'innovation et de croissance qu'offrent les mers et l'océan, dans les espaces sous juridiction française et à l'échelle mondiale pour les acteurs industriels français. Elle intègre dans toute activité maritime un haut niveau de sécurité et de sûreté.

La croissance bleue vise une valorisation des ressources naturelles. Elle ambitionne le développement du tourisme côtier et maritime par le patrimoine marin et côtier, naturel et culturel, les loisirs nautiques, les établissements de plage, la croisière, les établissements d'activités physiques et sportives et les activités de loisirs en général.

Elle promeut le transport et les services maritimes ainsi que la compétitivité des ports de commerce.

Elle s'attache au développement de l'industrie de la construction et de la réparation navale, du démantèlement et des équipements maritimes en privilégiant l'attractivité de nos ports, ainsi que l'innovation technologique et la performance environnementale, notamment dans les secteurs de pointe.

Elle accorde une attention particulière au progrès social, facteur de compétitivité et objectif en soi.

Indicateurs proposés : part du maritime dans le PIB, indice régional de progrès social (projet Commission européenne 2016).

LE BON ÉTAT ÉCOLOGIQUE DU MILIEU MARIN ET LA PRÉSERVATION D'UN LITTORAL ATTRACTIF

C'est l'objectif qui constitue le pilier environnemental de la stratégie et qui répond à la nécessité de la protection de l'environnement à la fois comme cadre de vie, source de biens et services et potentiel pour l'avenir.

Le bon état écologique du milieu marin⁵ est l'état de fonctionnement des écosystèmes marins (diversité biologique conservée et interactions correctes entre les espèces et

⁵ Le « bon état écologique » correspond à l'objectif fixé par la directive cadre « stratégie pour le milieu marin », la stratégie nationale pour la mer et le littoral est le cadre de mise en œuvre de la





leurs habitats, océan sain, dynamique et productif) permettant à ces derniers d'assurer dans la durée l'ensemble des services écosystémiques. Il détermine l'exercice des usages en mer pour les générations futures dans une perspective de développement durable.

La préservation d'un littoral attractif suppose un environnement préservé et des paysages de qualité, conservant une part importante de milieux naturels et d'usages traditionnels des sols. Ils offrent des conditions de vie agréables et maintiennent à un niveau élevé l'attrait des zones côtières pour des résidents permanents et pour l'accueil touristique. Au travers d'une amélioration de l'état de conservation des écosystèmes et des paysages, c'est également une croissance de leur valeur ajoutée sur un plan économique qui est recherchée.

Un moratoire est à ce titre notamment appliqué, depuis début 2016, sur la recherche d'hydrocarbures en Méditerranée, à la fois dans les eaux territoriales de la France et dans la zone économique exclusive, compte tenu des conséquences dramatiques susceptibles d'affecter l'ensemble de la Méditerranée en cas d'accident de forage pétrolier. Il est étendu à la façade Atlantique de la métropole.

Cela doit se traduire enfin par le développement de la dimension culturelle et sociale du littoral et de la mer, au travers notamment des valeurs patrimoniales associées aux milieux et aux activités qui s'y déroulent et des traditions vivantes qui leur sont attachées.

Indicateurs proposés : récifs coralliens en bonne santé, habitats Natura 2000 marins en bon état de conservation, part des rivages métropolitains en protection foncière, ceux de la DCSMM.

LE RAYONNEMENT DE LA FRANCE

Le rayonnement de la France comme nation maritime doit être un objectif et une conséquence de son implication géostratégique dans la protection, la gestion durable et l'utilisation comme voie de communication de l'océan. Il doit s'exprimer au travers de son exemplarité et de son leadership sur les questions liées à la mer, au maritime et à la gestion intégrée des zones côtières ou encore à sa position sur la haute mer.

Ce rayonnement s'appuie sur l'ubiquité qu'offrent à la France ses outre-mer. Les outre-mer représentent 97% de notre espace maritime et occupent une place à part dans la stratégie de la France. Dans les territoires les plus vastes, et en particulier ceux du Pacifique, ce sont les autorités locales qui disposent de la compétence en matière d'environnement marin. L'État soutient ces initiatives ultramarines et continuera cet accompagnement. Ainsi que le Président de la République l'a rappelé lors de son déplacement officiel en Polynésie française en février 2016, la stratégie nationale pour la mer et le littoral tient compte de ces particularités.

La qualité du pavillon, la présence dans les réseaux techniques et scientifiques, la reconnaissance internationale de l'expertise et des réalisations en matière d'aires marines protégées sont également autant d'atouts qu'il faut développer et entretenir.

directive cadre pour ce qui concerne la métropole, elle s'appuie en retour sur l'expérience acquise lors de l'établissement des premiers plans d'action pour le milieu marin.





L'objectif est de jouer un rôle moteur dans les négociations internationales et européennes relatives à l'océan et au maritime et de jouir d'une reconnaissance dont le bénéfice rejaillisse sur les opérateurs économiques français.

Indicateurs proposés : classement du pavillon français, implication dans des programmes internationaux de recherche océanographique, part des conseillers du commerce extérieur de la France sensibilisés au maritime par le Cluster maritime français, taux d'implication de la France dans les financements européens des projets.

Au regard des principaux enjeux dont il convient de tenir compte, la stratégie nationale pour la mer et le littoral est conçue pour permettre de promouvoir et de réussir sur le long terme i) la transition écologique de la mer et du littoral, ii) le développement de l'économie maritime, iii) le bon état écologique des milieux marins et la préservation de l'attractivité du littoral, ainsi que iv) le rayonnement de la France au plan international, qui constituent donc quatre objectifs complémentaires et indissociables. Les orientations générales qui encadrent 26 actions prioritaires de cette stratégie nationale sont néanmoins organisées selon quatre axes transversaux :

- S'appuyer sur la connaissance et l'innovation.
- Développer des territoires maritimes et littoraux durables et résilients.
- Soutenir et valoriser les initiatives et lever les freins.
- Promouvoir une vision française au sein de l'Union européenne et dans les négociations internationales.

Ces orientations s'appliquent à la métropole comme aux outre-mer, qui apportent une contribution unique et originale à leur mise en œuvre avec leurs spécificités : positionnement géographique autour du monde, biodiversité, situations îliennes, potentiels pour les énergies marines et l'aquaculture. Elles seront déclinées pour chaque bassin maritime, comme pour les façades métropolitaines, en tenant compte de leurs particularités, notamment en termes de gouvernance et d'implication régionale.

La stratégie nationale pour la mer et le littoral définit une ambition et un cap. Il conviendra ensuite de continuer à fixer des objectifs et des indicateurs et de mobiliser les moyens nécessaires aux niveaux national, régional et local. Le texte n'est pas figé car il doit être vivant et, au-delà du principe de sa révision tous les six ans, sa mise en œuvre et l'atteinte des objectifs doivent être évalués et suivis dans le cadre du Conseil national de la mer et des littoraux. Elle s'enrichira au fil de ses révisions, des expériences de tous les acteurs, de la société civile comme de l'État et des élus.

Ainsi la volonté d'une nation maritime se rassemblera-t-elle au service d'un grand dessein maritime.





LISTE D'ACTIIONS PRIORITAIRES

1. Mieux connaître la mer, développer une société de la connaissance marine et maritime
2. Soutenir les innovations dans le domaine maritime, augmenter la capacité de recherche
3. Enseigner la mer
4. Lancer une grande initiative culturelle pour la mer, développer une conscience maritime nationale et inscrire la culture maritime française au patrimoine mondial de l'Unesco
5. Former aux métiers de la mer par un cluster de l'enseignement maritime, le réseau des universités marines et faire de l'ENSM une référence mondiale
6. Construire la planification spatiale maritime pour concilier les usages, rechercher les synergies entre activités et intégrer les activités nouvelles
7. Construire 100 territoires maritimes à énergie positive
8. Protéger les milieux, les ressources, les équilibres biologiques et écologiques
9. Préserver les sites, les paysages et le patrimoine
10. Préserver notre littoral et anticiper l'évolution des phénomènes physiques d'érosion côtière et de submersion
11. Maintenir un haut niveau de sûreté dans nos espaces maritimes pour protéger le milieu marin et nos intérêts économiques
12. Tenir nos ambitions en matière d'énergies marines renouvelables
13. Étudier la mise en place de juridictions dédiées pour l'examen de contentieux liées aux activités maritimes
14. Parvenir à une gestion durable de la ressource, tout en réduisant la dépendance halio-alimentaire en confortant l'ambition de la pêche française, inscrite dans la politique commune de la pêche, et en soutenant le développement de l'aquaculture
15. Développer la flotte de commerce sous pavillon français et avoir plus de 20 000 marins français
16. Soutenir les filières innovantes et la transition énergétique dans le transport et les services maritimes
17. Faire de la France le 1^{er} port d'Europe
18. Soutenir la plaisance dans son évolution
19. Établir un document de politique transversale pour le budget de la mer. Assurer son opérationnalité en Loi de finances
20. Bâtir une ambition fiscale pour la mer
21. Lutter contre le dumping social pour les marins dans l'espace maritime européen
22. Faire évoluer l'Établissement National des Invalides de la Marine
23. Moderniser et simplifier l'administration de la mer
24. Définir des indicateurs pertinents d'observation de la politique maritime
25. Développer notre implication à l'international pour défendre les positions françaises
26. Être le moteur de la croissance bleue européenne



1 S'APPUYER SUR LA CONNAISSANCE ET L'INNOVATION





La France compte parmi les tout premiers pays européens par la qualité de ses travaux scientifiques et de ses outils de recherche, au service de la construction d'une société de la connaissance marine et maritime. Mais la mer et les milieux marins ne sont encore connus que de façon très partielle, et les possibilités de valorisation des ressources marines dans une optique de long terme restent largement à explorer pour de nombreuses activités : aquaculture, mise en valeur des ressources biologiques animales et végétales, exploitation des fonds ou énergies renouvelables... Le fonctionnement des écosystèmes, l'impact des activités, la résilience des milieux... Le champ des études est abyssal et nécessite d'être pointé comme un objectif prioritaire. En outre, c'est aussi par la recherche, que la France renforcera son leadership sur la scène internationale.

L'océan et ses ressources sont traités dans deux des défis sociétaux structurant la Stratégie nationale de la recherche, la gestion parcimonieuse des ressources et l'adaptation au changement climatique d'une part, la sécurité alimentaire et le défi démographique d'autre part. Ils sont également abordés au travers de deux autres défis sociétaux, ceux relatifs à la mobilité, et ceux concernant les énergies durables. La stratégie nationale pour la mer et le littoral exprimera un nouveau défi mer transversal ayant vocation à être intégré dans la Stratégie nationale de la recherche lors de sa révision.

A/ Mieux comprendre le « système mer »

La connaissance du « système mer » dans toutes ses composantes (géophysique, hydrologique, biologique, écologique), la compréhension des processus physiques, chimiques et des interactions avec la biosphère, constituent des défis pour la recherche. Ils conditionnent la capacité à évaluer, à prévoir et à agir en vue de préserver la biodiversité et les services écosystémiques face à une anthropisation croissante. Ils conditionnent également la capacité à développer durablement les activités maritimes et à répondre aux enjeux économiques et sociaux majeurs que sont l'adaptation au changement global, la prévention et l'atténuation des risques naturels – en particulier pour les populations des îles et celles vivant sur le littoral – ainsi que l'accès à des ressources minérales et énergétiques.

En métropole, la révision périodique des plans d'actions pour les milieux marins se traduit par la réalisation d'un bilan des connaissances sur l'état écologique des milieux marins. Elle permet également de cibler les besoins d'acquisition de connaissances.

Les objectifs scientifiques à privilégier concernent les interfaces, les milieux remarquables et leurs écosystèmes associés, particulièrement vulnérables suivants, qui méritent une attention particulière :

- *le domaine côtier, littoral et estuarien*, qui subit les pressions anthropiques les plus fortes⁶ et abrite des habitats remarquables, particulièrement sensibles aux effets

6

60% de la population mondiale habite à moins de 100 km d'un littoral et 260 millions de terriens ont un travail directement lié à la mer





conjugués des tendances de long terme et des événements météorologiques extrêmes. L'acquisition de données nouvelles, ainsi que la numérisation et l'interprétation des données anciennes, sur la dynamique du trait de côte et l'érosion côtière sont des enjeux prioritaires pour les territoires littoraux. Il convient *notamment* d'aborder prioritairement :

- L'impact de l'élévation du niveau moyen de la mer sur les processus d'érosion et d'accumulation et l'incidence du changement des régimes de tempêtes et les effets de la dissipation de l'énergie hydrodynamique du large sur les zones littorales ;
 - Les aléas liés au régime sismique et sédimentaire des zones côtières (séismes, déstabilisations sédimentaires, glissements sous-marins, tsunamis), ainsi que la vulnérabilité des sites ainsi que le suivi des écosystèmes associés ;
 - Le développement de systèmes d'observation et d'alerte pour le risque sismique, l'érosion et la submersion, en intégrant notamment recueil de données et outils de simulation, capacités de prévision sur les états de la mer.
- *Le domaine profond et le domaine pélagique*, où les pressions anthropiques s'exercent de manière prégnante (exploitations pétrolières, exploration et projet d'exploitation des métaux à des profondeurs supérieures à 1000 m, pêcheries, stockage de déchets...) sur des écosystèmes plus divers et complexes qu'on ne pensait (marge, canyons, plaines, dorsales...) et dont le fonctionnement est lié à des dynamiques temporelles différentes de celles observées dans d'autres zones de l'océan. Il s'agit d'anticiper pour préserver le large potentiel du domaine profond en termes de connaissances nouvelles, d'innovation et de services (dont la régulation climatique et les ressources génétiques).
- *Les milieux singuliers : domaine insulaire tropical, domaine polaire ou subpolaire.*
- Le domaine insulaire tropical, notamment en outre-mer, héberge des écosystèmes particulièrement exposés comme les récifs coralliens et les mangroves, où les effets du changement global s'expriment violemment avec la multiplication des événements extrêmes face auxquels il importe d'identifier les modes de résilience.
 - Le domaine polaire, notamment sur ses littoraux, traduit le changement climatique de façon particulièrement rapide avec des spécificités propres à l'Arctique et à l'Antarctique. Des perturbations importantes affectent l'ensemble des « équilibres », avec des rétroactions sur le climat global via la circulation océanique et atmosphérique et le niveau moyen des mers. Les environnements marins polaires abritent une biodiversité originale, caractérisée par un endémisme élevé.
- La mer *Méditerranée* pour construire des approches collectives sur des enjeux forts, partagés tant avec nos partenaires européens (initiative Blue Med portée par





le Comité SC2-BIO du programme Horizon 2020), ainsi qu'avec ceux de la rive sud (le CNRS y coordonne le chantier MISTRALS), en liaison avec les processus internationaux du dialogue 5 + 5 et de l'Union pour la Méditerranée. Les multiples services écosystémiques et les enjeux de la croissance bleue pour les États riverains font de cette mer quasi fermée un véritable « laboratoire » du développement durable, du littoral jusqu'aux zones profondes.

Plus généralement, l'acquisition de connaissances scientifiques sur le lien entre les pressions anthropiques et les impacts directs ou indirects (cumuls de pressions) sur l'écosystème marin permettra de mettre en place les politiques environnementales adéquates.

1. Mieux connaître la mer, développer une société de la connaissance marine et maritime

B/ Innover pour valoriser les ressources et développer l'économie maritime

Les activités humaines en relation avec la mer présentent un intérêt économique croissant et s'intensifient grâce aux développements technologiques. L'économie maritime, pour un pays comme la France, représente de 1,5 % du produit intérieur brut et de l'emploi total. Les objectifs en matière d'innovation, intégrant pour tous les secteurs une approche de développement durable des activités, doivent en priorité :

- Exploiter *les ressources marines biologiques de façon durable, et accompagner la mise en œuvre des nouveaux objectifs de la politique commune des pêches (obligation de débarquement et atteinte du rendement maximum durable d'ici 2020).*
- Evaluer *les services rendus par les écosystèmes marins*
- Développer *une aquaculture (conchyliculture, pisciculture) durable et compétitive.*
- Développer *les énergies marines renouvelables.*
- Soutenir l'effort de recherche en faveur de l'exploration, *de la valorisation et de la gestion durable des ressources de l'océan profond.*
- Développer *les biotechnologies marines.*
- Développer l'innovation en faveur *des techniques d'aménagement côtier et du génie écologique, ainsi que les efforts de recherche dans le domaine des services à l'environnement.*
- Développer *l'innovation*, dans les domaines spécifiques suivants :
 - o Le transport maritime pour rendre « les mers plus sûres » et renforcer notre marine marchande.





- Les ports et les infrastructures pour renforcer la fluidité et l'intermodalité des axes logistiques dans un aménagement durable et une préservation de la dimension industrielle de notre économie portuaire, tournée vers la transition énergétique.
- La recherche navale : navire de pêche et de commerce du futur, plus sûrs, plus propres et plus économes en énergie ; écoconception des navires de plaisance, de commerce et de services.
- L'observation, la surveillance maritime, la sécurité et la sûreté maritime.
- La robotique profonde.
- La technologie pour les activités en mer.
- La transition numérique maritime et les services fondés sur l'utilisation intensive des données.
- Les biotechnologies bleues et la valorisation des micro-algues.
- Les technologies d'observation satellitaire.
- La technologie des engins et méthodes de pêche.
- L'hali-alimentaire.
- Les approches agro-écologiques susceptibles de s'appliquer à la conchyliculture.

2. Soutenir les innovations dans le domaine maritime, augmenter la capacité de recherche

C/ Structurer la recherche

Le développement des connaissances scientifiques nécessite une programmation coordonnée des recherches et le développement des capacités nécessaires à la mise en œuvre de ces programmes, c'est-à-dire du capital humain et des infrastructures de haut niveau.

L'évolution de la science moderne conduit à affirmer un objectif de mutualisation des grands équipements de recherche entre divers opérateurs d'un même pays, voire entre divers pays. Pour les sciences de l'environnement, les infrastructures de recherche répondent souvent à une double sollicitation, la recherche proprement dite et l'observation des milieux et écosystèmes.

Les dynamiques de réseau et la coordination des acteurs sont également à renforcer, par la mutualisation et les outils de partage et de référence, à l'instar du programme Copernicus pour l'Union européenne, l'accès aux différentes bases de données,





l'identification des sites de connaissances et leur financement, afin d'exploiter de façon optimale les moyens mis en place pour la connaissance, qui nécessitent d'innover sur une gamme large d'outils d'observation (navires, satellites, avions, flotteurs, planeurs, ...). La flotte océanographique française doit être confortée et son utilisation optimisée.

D/ Développer la recherche et la connaissance pour et par les outre-mer français

Les outre-mer français ont des spécificités à valoriser dans le cadre d'orientations de recherche, développement et innovation dans les domaines de la mer et du littoral, notamment :

- Des observatoires privilégiés du changement global ;
- Une biodiversité remarquable à découvrir ;
- La valorisation des ressources marines ;
- Des énergies renouvelables pour l'autonomie des territoires et des îles isolées ;
- Des ressources dans les grands fonds ;
- Des besoins spécifiques d'une gestion durable des ressources ;
- Promouvoir le fonctionnement en réseau pour développer l'innovation ;
- Développer l'innovation sur des sites pilotes.

E/ Bâtir une société de la connaissance marine et maritime ; sensibiliser le public aux enjeux maritimes

L'édification d'une démarche stratégique est à la fois le fruit et la source d'une conscience croissante des enjeux maritimes. Cette dynamique de mise en valeur de la mer est un élément essentiel du projet d'une société maritime française ; elle peut mobiliser et fédérer des énergies humaines, économiques et politiques neuves, afin de lever les obstacles. À cet égard, la définition d'une stratégie de communication et de sensibilisation aux grands enjeux de la mer et du littoral doit permettre de mieux faire découvrir, connaître, comprendre ces espaces spécifiques. Elle constitue un canevas déclinable aux supports éducatifs, de sensibilisation ou de communication, y compris via des outils numériques. Elle doit s'appuyer notamment sur les réseaux qui s'investissent dans la sensibilisation du public comme, par exemple, les grands aquariums, les muséums, les CPIE...

L'appropriation du fait maritime par la société civile suppose de renforcer la place faite à la mer et au littoral dans les différents enseignements en présentant ses enjeux stratégiques, scientifiques, écologiques et économiques majeurs, ainsi que les métiers de la mer, qui sont trop souvent éludés et en proposant un bagage scientifique, technique et comportemental permettant de bien vivre avec la mer.





L'Éducation nationale, qui a généralisé l'éducation au développement durable, par l'intégration des thèmes et des problématiques du développement durable, y-compris maritimes, dans les programmes d'enseignement, dans les formations des enseignants et des personnels d'encadrement, dans les projets d'écoles et d'établissements, ainsi que dans la production de ressources pédagogiques, peut jouer un rôle important à cet égard. Le développement des classes de mer, les aires marines éducatives et l'implication des structures de loisir en lien avec le milieu marin peuvent également être des outils de cet effort de sensibilisation.

3. Enseigner la mer

Bâtir une société maritime passe par la science et la culture. Les sciences et techniques de la mer, le patrimoine culturel maritime français, présentent un potentiel à ne pas négliger. Ils doivent être valorisés en soutien d'une politique de communication concourant au rayonnement du monde maritime et à l'attractivité du littoral, avec une grande initiative culturelle maritime à lancer.

4. Lancer une grande initiative culturelle pour la mer, développer une conscience maritime nationale et inscrire la culture maritime française au patrimoine mondial de l'Unesco.

Les initiatives en matière de publications, d'événements maritimes, de concours, de compétitions nautiques, etc. participent en outre d'une culture maritime vivante et méritent un encouragement et un soutien.

F/ Poursuivre les efforts de formation

Les gestes professionnels effectués aujourd'hui dans le monde de la mer constituent un ensemble de savoir-faire de base indispensables et les métiers maritimes actuels sont le socle de la formation et des emplois. Toutefois, de nouvelles compétences seront à mobiliser. La transition vers une économie bleue va entraîner la modification des pratiques, une mutation des spécialités et l'émergence de nouveaux métiers à dominante technologique, informatique ou environnementale. L'adoption d'une stratégie d'ouverture des formations initiales et de la formation aux besoins et aux objectifs environnementaux est souhaitable. La filière des énergies marines est l'illustration même de notre besoin de formation.





Les parcours professionnels vont évoluer et les carrières courtes et évolutives vont se généraliser. Cela suppose de faciliter et développer les mobilités professionnelles entre les différents secteurs du monde maritime mais aussi terrestre. Cette mobilité recouvre au moins trois champs : mobilité entre le secteur maritime et terrestre, mobilité au sein du secteur maritime (entre la pêche et le commerce par exemple), mobilité intersectorielle, par la promotion sociale.

Les évolutions en cours en matière de gestion de l'espace marin ou de plaisance montrent l'émergence de nouveaux besoins de service et d'accompagnement des nouvelles pratiques autant que d'adaptations nécessaires à ces filières d'avenir.

L'impact sera important sur le dispositif de formation autour d'un cluster de l'enseignement maritime à constituer avec l'enseignement supérieur du réseau des universités marines, l'Ecole nationale supérieure maritime, les douze lycées professionnels maritimes, les centres agréés participent à la formation professionnelle maritime en offrant un panel de formations du CAP, BAC PRO, BTS, licence, au titre d'ingénieur, ainsi que toute école actrice dans le développement de l'économie maritime.

La taille du réseau et son ancrage très fin dans la vie locale et régionale sont un atout pour être en phase avec les besoins et offrir des perspectives pour les jeunes dans un contexte où les carrières seront constituées de multiples expériences professionnelles. Il sera nécessaire de raisonner de plus en plus en termes de filière maritime, les métiers de marin constituant un des maillons de ces filières.

5. Former aux métiers de la mer par un cluster de l'enseignement maritime, le réseau des universités marines et faire de l'ENSM une référence mondiale



DÉVELOPPER DES TERRITOIRES MARITIMES ET LITTORAUX DURABLES 2 ET RÉSILIENTS





Une approche territoriale adaptée à la mer et au littoral doit permettre d'assurer les conditions d'un développement et d'une gestion du domaine maritime sous juridiction, qui favorisent l'implication des parties prenantes, la conciliation des usages, la valorisation des ressources et la protection des milieux. Dans le même temps, elle doit permettre l'adaptation des usages existants à l'émergence d'activités nouvelles, comme au changement climatique ou à l'évolution du trait de côte.

Elle doit s'appliquer à différentes échelles (nationale, façade ou bassin ultramarin, région, parc, inter-communes) en respectant un principe de subsidiarité entre les différents niveaux emboîtés.

Elle doit s'appuyer sur des projets de territoires qui impliquent plus sûrement les acteurs, à la fois dans leur définition et dans leur mise en œuvre, parce qu'ils les concernent directement.

Elle doit s'articuler avec l'approche des autres pays riverains d'une même mer.

A/ Mettre en place une planification stratégique...

La Stratégie nationale pour la mer et le littoral donne un cadre général pour une déclinaison à l'échelle de chaque façade maritime et bassin ultramarin, adaptée aux spécificités et aux enjeux de l'espace concerné, au travers d'un document stratégique qui comporte en particulier une planification des espaces maritimes. Au côté des considérations sur le développement de l'économie bleue, le volet environnemental et le volet de la planification spatiale de ces documents stratégiques constituent, pour la métropole, la mise en œuvre des directives cadres européennes concernant la stratégie pour le milieu marin et la planification des espaces maritimes.

La planification stratégique, au niveau des façades et des bassins ultramarins, repose sur une vision à la fois globale et intersectorielle dans le cadre d'orientations pour un développement durable et d'une approche écosystémique :

- Elle s'appuie sur un état des lieux et une analyse, partagée avec les acteurs, des enjeux qui en découlent (échéance 2017) ;
- Puis elle fixe les objectifs de développement durable et des orientations stratégiques (notamment sectorielles au niveau national) qu'elle traduit, à l'échelle de la façade (ou du bassin ultramarin), dans une planification des espaces maritimes (échéance 2018) ;
- Enfin, elle complète de façon opérationnelle la mise en œuvre des orientations stratégiques au travers d'un plan d'actions et d'un dispositif de suivi (échéance 2021).

La concertation intervient à toutes les étapes, pour éclairer et soutenir les décisions de l'autorité compétente. Elle s'appuie sur le Conseil national de la mer et des littoraux au plan national. La planification stratégique se décline dans les façades et bassins, avec une concertation s'appuyant sur les conseils maritimes de façades et de bassins ultramarins.





La planification stratégique doit se décliner davantage à l'échelle régionale en ce qui concerne la zone côtière, et le développement économique durable du littoral notamment avec les grandes opérations d'aménagement du littoral à venir. Plusieurs Régions ont mis en place des conférences régionales pour la mer et le littoral, sous des formes et appellations diverses, comme autant d'exemples pertinents de ce qui est réalisable. Cette implication, confortée par les responsabilités accrues confiées par la loi aux Régions en matière de développement économique et de planification stratégique, doit être généralisée et encouragée sous des formes à définir par les Régions. La mer sera l'une des grandes composantes à intégrer dans les SRDEII (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation) et SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) en cours d'élaboration.

La cohérence entre les documents de planification à l'échelle de la façade ou du bassin ultramarin et les schémas régionaux est prévue par la réglementation sous la forme d'une prise en compte des premiers par les seconds. La bonne articulation entre les échelles doit se construire par des démarches croisées de définition des enjeux et de coordination des choix politiques entre l'État et les Régions. Dans cette recherche de synergie, les Conseils maritimes de façade s'appuieront sur les conférences régionales afin de renforcer le lien avec les problématiques régionales et de mieux prendre en compte les orientations contenues dans les documents de planification régionaux.

L'échelle locale, celle du SCOT littoral et son volet maritime, doit à terme trouver à s'insérer dans une succession d'échelles de planification. Dans l'horizon temporel des orientations de la stratégie qui est de six ans, il faut en préciser les principes en s'appuyant sur les expériences acquises par les quelques collectivités qui en ont mis en œuvre et en encourageant des projets pilotes, dans l'esprit des projets de territoire développé au chapitre suivant.

Dans le cas des régions d'outre-mer, compte-tenu de la spécificité des « Schémas d'aménagement régionaux » et de la présence d'un parc naturel marin sur l'ensemble de la ZEE de Mayotte, les échelles de planification doivent s'apprécier de façon pragmatique : elles pourront dans plusieurs cas être confondues et, dans les autres, articulées de façon adaptée.

B/ ... Avec une composante spatiale

Au sein du processus de planification stratégique, la planification spatiale maritime occupe une place particulière. En s'appuyant sur une représentation claire et partagée du territoire maritime, elle doit permettre d'organiser au mieux, dans le respect du bon état écologique, une conciliation des usages qui tiennent compte du fait que les activités peuvent coexister ou se succéder dans le temps, sur un même espace.

Une évaluation préalable des impacts cumulés des différents usages participe de ce processus, qui intègre également une coopération avec les États voisins d'un même espace maritime.





La planification spatiale doit tenir compte de l'intensité plus forte des usages et des enjeux de protection dans la zone côtière, en adaptant les échelles de zonage à cette réalité. Il s'agit d'assurer une gestion intégrée de l'interface entre la mer et la terre, notamment l'articulation entre gestion des bassins versants et gestion du littoral.

Elle vise ainsi, à l'échelle de la façade ou du bassin ultramarin, l'établissement d'une carte qui détermine, pour chaque zone identifiée au regard des éléments d'état des lieux, de contraintes et d'objectifs stratégiques, les enjeux et objectifs généraux qui devront guider ensuite les processus de décision en matière d'autorisation d'activités et de conciliation des usages. La mise à disposition du public d'une information compréhensible et dynamique sur les activités en mer et sur la planification spatiale est indispensable, un outil dédié pourrait être mis en place pour les usagers.

6. Construire la planification spatiale maritime pour concilier les usages, rechercher les synergies entre activités et intégrer les activités nouvelles

Un certain nombre de planifications spatiales existent déjà en mer. Elles seront prises en compte et remises en perspective dans une approche plus globale et évolutive. Les six années à venir doivent en particulier créer des conditions favorables à l'implantation des énergies marines renouvelables, à l'aquaculture et à la mise en protection des zones à fort enjeu de protection du milieu marin (notamment les zones de conservation halieutiques).

Dans le cas particulier du littoral terrestre, un autre enjeu prioritaire est de concilier les activités nouvelles et le maintien des activités terrestres traditionnelles (agriculture et foresterie). Cela passe par l'association des collectivités territoriales avec leurs outils de planification et le développement des outils de gestion des espaces naturels littoraux (stratégies départementales de gestion du domaine public maritime, stratégie du Conservatoire du littoral, etc.).

C/ Développer des « projets de territoire »

Deux raisons au moins justifient un choix stratégique pour des projets de territoire pour la mer et le littoral. D'une part, la valeur de la mer pour les économies littorales mérite d'être mieux cernée et mieux prise en compte. D'autre part, les efforts déployés dans le cadre des politiques sectorielles se heurtent parfois aux interactions avec les autres activités, à la sensibilité particulière de l'environnement marin et littoral et à la pression sur l'utilisation des ressources foncières du littoral.

Le projet de territoires mise sur une gouvernance locale et une vision à long terme pour valoriser au mieux les écosystèmes et le patrimoine marin, sous-marin, paysager et culturel (bâti, naviguant ou immatériel) dans l'économie littorale et pour faciliter les





projets de développement. Il cherche à mettre à profit toutes les possibilités de transition. Il doit tenir compte de la capacité d'accueil des territoires pour limiter la pression sur les espaces et les milieux marins. Il s'attache à conserver les activités aquacoles, halieutiques, agricoles ou forestières sur le littoral ainsi que des espaces naturels et des zones d'accès libres au public. Il vise la résilience de l'économie et des aménagements littoraux au changement global résultant du changement climatique, des risques naturels et des évolutions économiques et sociétales, pour créer 100 territoires maritimes à énergie positive d'ici 2022.

7. Construire 100 territoires maritimes à énergie positive

Cette échelle locale peut être portée par exemple par un établissement public compétent pour élaborer un schéma de cohérence territoriale SCoT (SCoT comprenant un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer) ou un parc naturel régional, un parc naturel marin ou encore un parc national. Elle peut bénéficier notamment de projets financés dans le cadre du fonds européen pour les affaires maritimes et pour la pêche (FEAMP) au titre des programmes de « Développement Local porté par les Acteurs Locaux », portés par les Groupes d'Action Locale de la Pêche, ou de « Meilleurs emplacements aquacoles possibles ».

Enfin, les ports maritimes de commerce, investis d'un rôle de gestionnaire de leurs espaces naturels par la stratégie nationale portuaire de 2013, doivent élaborer des plans d'aménagement qui intègrent la valorisation des espaces sensibles et traitent de l'interface avec la ville. De façon plus large, ils sont des atouts et doivent être actifs pour des projets de territoire en relation avec leur arrière-pays, en complémentarité avec les aménagements de leurs approches maritimes considérées comme prolongement des territoires.

D/ Protéger les milieux, les ressources, les équilibres biologiques et écologiques ; préserver les sites, les paysages et le patrimoine

L'approche privilégiée pour les milieux marins est le cadre écosystémique choisi, décrit et organisé par la directive cadre « Stratégie pour le milieu marin » (biodiversité, chaînes trophiques, intégrité des fonds, espèces non indigènes, eutrophisation, contaminants dans le milieu marin et les produits de la mer, déchets marins et bruit sous-marins) et les objectifs environnementaux qui en découlent. La mise en œuvre de la directive vient de conduire à l'approbation d'une première génération de plans d'action pour le milieu marin pour la métropole.

Les principes de l'approche écosystémique s'appliquent outre-mer et trouveront leur application dans l'élaboration du volet environnemental des documents stratégiques de bassins ultramarins, en tenant compte de la spécificité de ces territoires. Les





travaux d'analyses stratégiques régionales menées ces dernières années pour les aires marines protégées en fournissent la base.

Le respect de la séquence éviter-réduire-compenser constitue également un point d'appui essentiel pour atteindre les objectifs de protection des milieux, qui doit s'imposer dans les approches de développement des activités promues par ailleurs par la stratégie.

8. Protéger les milieux, les ressources, les équilibres biologiques et écologiques

Une attention particulière est portée à la lutte contre les pollutions, notamment d'origine terrestre (en particulier les déchets), à la réduction des pollutions lumineuses et sonores, à l'amélioration de la qualité des eaux littorales et côtières en lien avec la politique de l'eau, aux mesures de protection des espèces et des habitats et au développement d'une ingénierie de la restauration des écosystèmes marins. En outre, la lutte contre la pêche illégale contribuera à la préservation des ressources halieutiques.

Le moratoire appliqué depuis début 2016 sur la recherche d'hydrocarbures en Méditerranée, étendu à la façade atlantique du territoire métropolitain, contribue à assurer la préservation de la biodiversité marine, et à réduire les risques de dommages sur les écosystèmes fragiles.

La Stratégie nationale pour la gestion et la création des aires marines protégées précise la politique en matière de protection d'espaces dans l'optique de contribuer à la connaissance des milieux, au bon état des écosystèmes marins, au maintien et au développement raisonné des activités maritimes, à une meilleure gestion de l'interface entre la terre et la mer et à la prise en compte des enjeux définis aux différentes échelles.

Concernant le littoral, les mêmes principes s'appliquent et s'y ajoute une attention aux paysages et au cadre de vie. Dans l'optique de limiter l'artificialisation, il a notamment été fixé l'objectif du « tiers naturel », auquel contribue la politique foncière de sauvegarde de l'espace littoral, de respect des sites naturels et de l'équilibre écologique menée par le Conservatoire du littoral, en partenariat étroit avec les collectivités territoriales.

9. Préserver les sites, les paysages et le patrimoine





E/ Adapter l'aménagement du littoral au changement global

Le trait de côte est soumis à l'érosion et aux dynamiques sédimentaires, il est le siège de risques de submersion pour les implantations humaines et il sera touché directement par l'élévation du niveau de la mer. Le trait de côte est mobile par essence : il ne peut ni ne doit être fixé partout. Il est nécessaire de planifier maintenant et de préparer les acteurs à la mise en œuvre de la relocalisation à long terme des activités et des biens exposés aux risques littoraux, dans une perspective de recomposition de la frange littorale, et ce même si des mesures transitoires sont mises en œuvre.

Ceci s'amorce dans le cadre d'appels à projets pour des relocalisations dont il s'agira collectivement de tirer les enseignements pour poursuivre l'action.

Dans les secteurs où les risques littoraux sont forts, l'implantation de biens et d'activités vulnérables doit être arrêtée, afin de ne retenir que les activités compatibles avec ces contraintes, capables de maîtriser ces risques spécifiques et nécessitant, en raison même de leur nature, une implantation littorale (ports, aquaculture...). Les aléas submersion et érosion seront pris en compte de manière conjointe dans les plans de prévention des risques littoraux.

La gestion intégrée du trait de côte prend en compte les trois piliers du développement durable mais aussi la dimension culturelle (patrimoine littoral, paysages...). Elle repose sur la cohérence entre les options d'urbanisme et d'aménagement durable du territoire, les mesures de prévention des risques et les opérations d'aménagements du trait de côte.

Pour faire face au changement climatique, il est nécessaire d'anticiper l'évolution des phénomènes physiques d'érosion côtière et de submersion marine. Ceci passe par la connaissance des aléas et du fonctionnement des écosystèmes côtiers, y compris la dynamique sédimentaire littorale et les systèmes d'échanges entre la côte et les petits fonds, dans leur état actuel et une prévision de leur évolution à 10, 40 et 90 ans. Les données relatives aux aléas et aux écosystèmes côtiers doivent être portées à la connaissance de l'ensemble des acteurs concernés.

10. Préserver notre littoral et anticiper l'évolution des phénomènes physiques d'érosion côtière et de submersion

Ces principes sont mis en œuvre dans une Stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte, qui participe à la planification de l'adaptation au changement climatique.





F/ Préserver les intérêts nationaux et prévenir les risques en mer

Les objectifs de développement durable de la mer et du littoral ne peuvent pas se concevoir sans une sécurisation des mers et de l'océan. Préserver les intérêts nationaux dans les espaces sous juridiction et se prémunir des multiples risques qui pèsent sur ces espaces et sur les activités maritimes françaises, dans toutes les zones où elles ont des intérêts économiques ou environnementaux, nécessitent tout d'abord une analyse fine et évolutive de ces risques et menaces. Les missions très diverses de prévention ou d'intervention mobilisent également des réseaux techniques d'information et de contrôle très sophistiqués, indispensables à la sécurité de la navigation, des vecteurs aéromaritimes d'intervention judicieusement conçus et géographiquement bien répartis, sans oublier des équipages formés et régulièrement entraînés à l'action dans des conditions parfois extrêmes. Enfin, rien d'efficace ne serait possible sans le cadre national interministériel cohérent que permet l'Action de l'État en mer.

Dans ce cadre les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), assurent les missions de coordination des recherches et des sauvetages en mer (plus de 10 000 opérations par an), la surveillance de la navigation maritime (plus de 130 000 compte rendus par an), la surveillance des pollutions marines (289 signalements en 2015) et la surveillance des pêches (centre national de surveillance des pêches). A cet égard notre modèle national de sauvetage en mer, unique en Europe, devra faire l'objet d'une attention particulière.

Une Stratégie de sûreté des espaces maritimes a été adoptée en comité interministériel de la mer le 22 octobre 2015 pour répondre à cet impératif global. Elle s'inscrit dans le prolongement du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2013 et apporte une vision nationale complémentaire à la stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne adoptée en 2014. Elle vise à maîtriser nos espaces maritimes, à protéger nos ressortissants et nos navires, à lutter contre les trafics illicites en mer, à défendre nos intérêts économiques, à promouvoir un domaine maritime international sûr et à préparer l'avenir.

Cette stratégie met en mouvement les initiatives visant à affiner la connaissance de ce qui se passe en mer, à accroître la présence effective des services de l'État en mer, à orienter la surveillance, à accroître la résilience des vecteurs d'intervention ainsi que leurs capacités d'action.

11. Maintenir un haut niveau de sûreté dans nos espaces maritimes pour protéger le milieu marin et nos intérêts économiques





La sécurité du transport maritime est un facteur clé du développement économique et de la protection de l'environnement. Il faut, pour l'atteindre, une flotte française de qualité, une application des règles internationales aux navires qui fréquentent les eaux et les ports français et européens, une connaissance hydrographique et une cartographie marine adaptées aux nouveaux usages de la navigation. Une chaîne de surveillance dissuasive et des capacités d'intervention lourdes particulièrement réactives et performantes en cas de sinistre, doivent permettre de traiter les navires de très grande taille produits par les chantiers de construction navale ces dernières années.

Les ports français, par leurs capacités d'accueil et de reconfiguration des navires en difficulté, constituent un maillon tout aussi déterminant de prévention des risques majeurs. Les centres de sécurité des navires assurent à ce titre le contrôle et la certification des navires battant pavillon français (plus de 10 000 visites par an) et le contrôle des navires étrangers faisant escale dans les ports français (environ 1 300 inspections par an). Ces visites et inspections portent sur la sécurité, la sûreté, la prévention de la pollution et la certification sociale.



3 SOUTENIR ET VALORISER LES INITIATIVES ET LEVER LES FREINS





Une des principales ambitions de la stratégie est d'accompagner la transition ou le développement des acteurs économiques, de donner une impulsion aux activités émergentes, de fédérer les énergies, de faciliter et de valoriser les initiatives des entreprises et de la société civile.

A/ Soutenir les activités émergentes

À côté des secteurs historiques de la mer et du littoral, de nouvelles activités apparaissent progressivement qui témoignent d'un mouvement de diversification sans précédent, tout en offrant des potentialités de développement considérables.

Ces nouvelles opportunités devront, tout comme les activités historiques, s'inscrire dans les objectifs de long terme de la SNML. Un travail de définition des compatibilités et de planification spatiale est primordial pour assurer la meilleure exploitation du milieu maritime en conciliant l'ensemble des activités, existantes et émergentes, au travers de documents stratégiques de façade et de bassin ultramarin.

Les énergies marines renouvelables, à l'exception de l'éolien posé déjà au stade commercial (avec un objectif total de puissance installée ou en cours d'installation en 2023 jusqu'à 9000 MW), sont encore pour la plupart à un stade pilote. Elles font l'objet de nombreux projets de démonstration, soutenus par l'État, notamment au travers du Programme des investissements d'avenir. Cet accompagnement sera poursuivi dans les prochaines années, pour amener les filières industrielles à maturité et structurer une offre française compétitive, y compris à l'export.

Afin de fournir de la visibilité aux acteurs, des objectifs de développement ont d'ores et déjà été fixés à l'horizon 2023 pour les technologies les plus avancées. Ainsi, les objectifs en puissance installée en 2023 sont fixés à 100 MW pour l'éolien flottant et l'hydrolien marin. En outre, l'ambition pour le volume des projets qui auront été attribués par appel d'offres et seront donc en cours de réalisation en 2023, est portée jusqu'à 2 000 MW pour ces énergies (en fonction du retour d'expérience des premiers projets, des concertations locales et des conditions de prix). Enfin, l'État s'efforce de sécuriser et simplifier le cadre juridique de déploiement de ces grands projets.

Ces objectifs cumulés intègrent le développement d'autres solutions utilisant l'énergie de la mer (énergie thermique des mers, énergie houlomotrice, échangeurs thermiques...) et doivent contribuer, dans une démarche de mix énergétique terre – mer, à la recherche de l'autonomie énergétique des territoires insulaires.

12. Tenir nos ambitions en matière d'énergies marines renouvelables

Le secteur des biotechnologies marines ouvre également des perspectives prometteuses. Les organismes vivants provenant de la mer fournissent une part déjà substantielle et croissante de la pharmacopée et des ressources nécessaires à





l'industrie cosmétique, sans que l'importance de cette contribution soit à ce stade précisément connue. Les biotechnologies des algues ouvrent des voies nouvelles pour l'alimentation humaine et animale – notamment pour l'aquaculture –, ainsi que pour l'industrie chimique et la production de matériaux bio-sourcés. Ces solutions potentielles se multiplient au fur et à mesure que progressent la connaissance des micro-algues, d'une part, et les technologies de leur reproduction à grande échelle, d'autre part.

Des ressources non biologiques comme les granulats ou les minéraux de grands fonds peuvent être exploités avec des technologies toujours plus avancées, afin de répondre à la raréfaction des gisements terrestres.

Les substances minières des grands fonds marins représentent un potentiel économique à étudier. Afin d'anticiper un éventuel développement des activités de l'exploration et de l'exploitation des ressources minérales profondes, une expertise scientifique collective sur les impacts environnementaux a été conduite en 2014 et une stratégie relative à l'exploration et à l'exploitation minière des grands fonds marins a été approuvée par le CIMer le 22 octobre 2015.

Ces activités ne peuvent être autorisées ou favorisées – y compris en haute mer – que dans la mesure où elles garantissent des impacts réduits sur les écosystèmes. Il en va de même pour le dessalement de l'eau de mer, secteur où des entreprises françaises apportent une réponse aux enjeux du développement au niveau international, particulièrement dans le contexte du réchauffement climatique.

Le secteur des infrastructures doit s'intéresser aux perspectives ouvertes par des plateformes offshore multi-usages. Elles permettraient le développement de zones d'activités en mer, facilitant l'implantation d'installations de valorisation des ressources maritimes.

D'une manière générale, pour toutes les activités les démarches d'écoconception devront être la norme, afin de garantir la résilience du milieu autant que de répondre aux enjeux de la transition écologique vers un développement durable.

Enfin les initiatives de développement et les innovations maritimes seraient favorisées par une concentration de l'examen des recours contentieux devant des juridictions dédiées ; il serait justifié d'étendre à d'autres activités ce qui a été fait sur ce point pour les énergies marines : les requérants et promoteurs bénéficieraient ainsi d'une expertise renforcée et d'une réponse plus rapide. Cette question sera mise à l'étude pour en déterminer le champ et les modalités.

13. Etudier la mise en place de juridictions dédiées pour l'examen de contentieux liées aux activités maritimes





B/ Accompagner les évolutions en cours dans les activités historiques

Le champ de l'économie maritime et littorale compte plusieurs secteurs traditionnels ; il s'agit d'en assurer la pérennité en favorisant leur transformation et leur compétitivité économique.

L'évolution de la pêche et de l'aquaculture s'opère dans le cadre de la nouvelle politique commune de la pêche (PCP), mise en œuvre depuis 2014. L'objectif est de parvenir à une gestion optimisée des ressources halieutiques, appelée « rendement maximum durable » (RMD) dans le calendrier par la politique commune de la pêche (PCP). Cette politique, qui conforte la compétitivité et la pérennité d'une grande partie des pêcheries françaises, est formulée par le programme opérationnel du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP).

Ce Programme encourage la convergence entre le développement économique de filières compétitives et durables - fondé sur la connaissance et l'innovation et un fort taux d'emploi - et le respect de l'environnement avec l'utilisation économe, la valorisation des ressources, la réduction de l'empreinte sur le milieu marin et la diminution de la dépendance aux énergies carbonées. Il doit notamment créer les conditions assurant le maintien et le renouvellement des flottes des pêches, en métropole comme outre-mer, ainsi que le développement et la modernisation des entreprises.

La force de la pêche française se caractérise par la diversité de ses métiers et de ses pratiques. Il s'agira notamment de prendre en compte les spécificités de la pêche artisanale. Les enjeux inhérents aux « petits métiers » doivent être pris en compte à l'échelle des façades pour leur apport aux projets de territoire et à la gestion raisonnée de la ressource halieutique.

En matière d'aquaculture, le Plan stratégique national pluriannuel de développement aquacole 2014-2020 (PSNPDA) vise la croissance de ce secteur en misant sur une production de haute qualité environnementale et en renforçant la maîtrise des risques sanitaires. Il répond à la nécessité de réduire la dépendance à l'égard des importations en produits aquatiques, y compris extra européennes. Ce plan, qui bénéficie des possibilités de soutien renforcées du FEAMP 2014-2020, particulièrement en matière de planification spatiale (mesure 51-1a du FEAMP pour la détermination des meilleurs emplacements aquacoles possibles). Le plan stratégique met au cœur les synergies entre professionnels et administrations, pour accroître l'offre de produits aquacoles et lever les freins au développement de l'aquaculture, en métropole et en outre-mer.

A terme l'ensemble de ces actions doit permettre de réduire la dépendance halioalimentaire française.





14. Parvenir à une gestion durable de la ressource, tout en réduisant la dépendance halioalimentaire, en confortant l'ambition de la pêche française, inscrite dans la politique commune de la pêche, et en soutenant le développement de l'aquaculture

La flotte de commerce française est au cœur de l'économie maritime. Créatrice d'emplois en mer et à terre, et porteuse d'un savoir-faire exceptionnel, elle est aujourd'hui reconnue pour son excellence en matière environnementale et sociale.

Cette flotte a également un caractère stratégique concourant à la sécurité des approvisionnements, des communications et des services ; elle fournit à ce titre en tout temps une capacité nautique répondant aux besoins des forces armées et à ceux de la Nation, réaffirmée par la loi sur l'économie bleue.

Par les emplois qualifiés qu'elle crée et les services qu'elle demande, elle irrigue tous les secteurs de l'économie maritime (assurance, classification, courtage...).

La France se fixe pour ambition de développer sa flotte de commerce sous pavillon français, tant dans le secteur du transport que dans celui des services maritimes. L'objectif est d'augmenter le nombre de marins français sous pavillon français à 20 000 d'ici 2025.

15. Développer la flotte de commerce sous pavillon français et avoir plus de 20 000 marins français

Les entreprises françaises du transport et des services maritimes est engagé depuis de nombreuses années dans la réduction de son impact sur le climat, l'air et le milieu marin et d'améliorer la compétitivité de la flotte française. Cet objectif suppose une action auprès des instances internationales (OMI et OIT), pour des règles adaptées et une harmonisation des règles entre les pavillons, ainsi que des mécanismes de soutien nationaux et européens. Les approches concertées entre professionnels et l'État, pour entraîner le secteur vers des démarches de réduction des gaz à effet de serre, ont montré leur efficacité et doivent être poursuivies, la France doit les encourager.

Les carburants maritimes alternatifs tels que le GNL ou l'hydrogène, les dispositifs d'appui vélique, qu'ils soient encore au stade de la recherche ou bien déjà en déploiement, doivent faire l'objet d'un soutien de l'État. Leur développement permettra la construction de filières industrielles et portuaires innovantes ainsi qu'une réduction des émissions polluantes des navires. La mise en place de postes de branchement





électrique des navires à quai serait une contribution efficace à la réduction des émissions polluantes et renforcerait la qualité de l'offre des ports français.

La France s'engage à soutenir la modernisation de la flotte afin de disposer de navires toujours plus propres, plus sûrs et plus économes en énergie.

16. Soutenir les filières innovantes et la transition énergétique dans le transport et les services maritimes

La Stratégie nationale portuaire s'inscrit dans le cadre de l'approche intégrée de la politique maritime engagée en faveur de la croissance bleue et repose sur trois principaux piliers : le renforcement des ports dans leur dimension logistique, avec un accent sur l'intermodalité, la valorisation de la situation des ports et la promotion de l'installation d'activités industrielles de la transition énergétique, et enfin l'essor du rôle nouveau des ports dans la gestion intégrée de leurs espaces. La Stratégie nationale portuaire en outre-mer porte l'ambition de valoriser le potentiel des ports ultra-marins, dans le respect de l'environnement marin et côtier particulièrement riche en outre-mer, et de donner un nouveau souffle au développement des ports qui contribuent directement à la création d'emplois et de valeur.

Grâce à une action soutenue en faveur de la fluidification du passage portuaire et du développement de réseaux et de services de transport massifiés performants, les ports français, grands ports maritimes comme ports décentralisés, doivent reconquérir des parts de marché vis-à-vis de leurs concurrents européens. L'objectif est de traiter l'ensemble des marchandises à destination de l'arrière-pays naturel - la France -, puis d'étendre cet arrière-pays au-delà des frontières de l'hexagone. Cet objectif doit être soutenu par une politique volontariste de valorisation des chaînes logistiques les plus durables et d'optimisation des espaces portuaires afin de contribuer à revitaliser le tissu industriel. La France peut envisager d'être le premier port européen à l'horizon 2030, à condition de ne plus aborder le monde séparément. Les ports doivent aussi travailler ensemble pour être visibles à l'international.

C'est bien la logique d'aménagement qui doit inspirer le meilleur partage de l'espace maritime possible et, dans une logique de complémentarité, non seulement à l'échelle des places portuaires, des axes, par l'harmonisation de la politique tarifaire des ports et des services portuaires, mais plus globalement à l'échelle de l'ensemble de nos ports, des près de 350 Millions de tonnes de marchandises, à l'échelle de « l'équipe de France du portuaire ».

17. Faire de la France le 1er port d'Europe





La pratique de la plaisance s'inscrit également dans une démarche de transition écologique et d'économie de partage : la construction nautique s'engage dans l'application de normes de construction écoresponsables et la mise en place d'une filière de recyclage des navires (responsabilité élargie du producteur) ; les ports de plaisance réduisent leur empreinte en dynamisant la gestion des emplacements et des services, une logique de qualité, notamment sur le plan environnemental, se substituant à une logique purement quantitative ; il est nécessaire, notamment, de poursuivre l'accompagnement effectué dans le cadre de l'appel à projet « ports de plaisance exemplaires », qui promeut le développement de capacités d'accueil dans une démarche de développement durable. La France est la seule nation dans le monde à avoir créée, avec son agence de normalisation (l'AFNOR) une certification environnementale européenne spécifique aux ports de plaisance : Certification européenne Ports Propres ou Clean Harbour Guidelines (CWA 16387). Ces efforts doivent être renforcés et poursuivis et doivent être accompagnés d'une sensibilisation des pratiquants des loisirs nautiques.

18. Soutenir la plaisance dans son évolution

La France, première destination touristique mondiale, doit beaucoup à l'attractivité de son littoral, de ses paysages et de son patrimoine maritime. La possibilité pour tous d'accéder à la mer et de pratiquer les loisirs nautiques et balnéaires repose sur des équilibres écosystémiques et économiques fragiles sur lesquels il faut veiller. À cette condition, l'offre de loisirs, qui est souvent la principale ressource des territoires littoraux et qui continue à créer des emplois, peut être développée et diversifiée. Les synergies entre les activités touristiques, le secteur des pêches et de l'aquaculture doivent être approfondies (un rapport ministériel sur le développement du pécaturisme -qui n'est qu'une partie du sujet- est en cours). Les démarches émergentes de sciences participatives, de tourisme durable et plus généralement de développement durable qui sont engagées par les acteurs doivent être valorisées et renforcées.

C/ Piloter les questions budgétaires et définir une stratégie fiscale et de financements harmonieuse

La conduite d'une politique maritime ambitieuse requiert des moyens financiers pour la gestion des espaces et des écosystèmes maritimes et littoraux, les fonctions de sécurité et de sûreté, les infrastructures ainsi que l'accompagnement du développement de l'économie bleue.

La présentation des moyens consacrés par l'État à la politique maritime doit faire l'objet d'un document de politique transversale, annexé au budget et présenté au Parlement. Ce document a été réalisé pour la première fois à l'occasion du budget 2016. Il en





ressort, bien que l'inventaire soit encore incomplet, un effort de 1,76 Milliards €, centré sur les missions et compétences de l'État. Le document de politique transversale sera, dès la présentation du budget 2018, complété et affiné dans son contenu et réorganisé selon les objectifs et les orientations de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral. Il doit être l'outil de pilotage budgétaire et d'implication du Parlement.

19. Etablir un document de politique transversale pour le budget de la mer. Assurer son opérationnalité en Loi de finances.

Le Programme d'investissement d'avenir a lui aussi contribué au financement d'une centaine de projets dans le domaine maritime à hauteur de 195 M€ de subventions et de 650 M€ sous d'autres formes de soutien. Ce mode d'intervention a montré son efficacité sur les questions d'innovation et a un rôle important à jouer dans la mise en œuvre de la stratégie.

Au-delà des moyens mobilisés par l'État, l'Union européenne et les Collectivités territoriales mettent en œuvre des compétences qui jouent un rôle essentiel pour la mise en œuvre de la stratégie. L'élaboration d'un observatoire des moyens publics consacrés à la mer et au littoral doit permettre, de façon plus globale, d'évaluer la portée de l'intervention publique et d'en discuter les orientations en relation avec les objectifs de la stratégie nationale et de ses déclinaisons dans les façades et bassins ultramarins.

Il s'agit également de définir la stratégie fiscale de l'État par rapport au secteur maritime. La fiscalité doit être à la fois un levier de promotion et développement des activités maritimes, notamment celles directement soumises à la concurrence internationale, et un outil permettant d'envisager de façon plus équitable le traitement des différents usages de l'espace maritime ainsi que l'application du principe pollueur-payeur. Pour cela, il importe également d'offrir aux acteurs une visibilité sur le cadre réglementaire et fiscal, permettant de s'en approprier la logique et de mobiliser dans les meilleures conditions les instruments économiques existants.

C'est dans cette perspective que le Comité pour l'économie verte entreprendra une réflexion de fond sur les instruments économiques susceptibles d'inciter à une meilleure préservation des écosystèmes marins, de prévenir les risques littoraux et d'accompagner le développement économique de l'ensemble des activités maritimes. Cette réflexion visera à proposer des adaptations du cadre existant, ainsi que de nouveaux instruments, en veillant aussi à la réforme d'éventuelles subventions dommageables à l'environnement.

20. Bâtir une ambition fiscale pour la mer





D/ Rendre attractifs les métiers maritimes

Loin de se limiter à des enjeux environnementaux et économiques, le défi maritime est également social, dans un secteur qui représente plus de 450.000 emplois. Les axes d'action prioritaires sur ce point sont de développer l'emploi maritime en renforçant l'attractivité des métiers liés à la mer, en synergie étroite avec les filières associées. Cette attractivité repose en particulier sur le dialogue social, notamment pour les marins en ce qui concerne les conditions de travail, prévention des risques professionnels et le développement de la promotion sociale par la formation professionnelle qui est un des points forts du secteur maritime.

Les chantiers de mise en œuvre de la Convention internationale du travail maritime de 2006, de la convention internationale relative au travail dans le secteur de la pêche et de la loi pour l'économie bleue de 2016, fournissent autant d'occasions favorables pour assurer une concurrence plus équilibrée entre les pavillons et promouvoir des conditions de travail décentes. Cette œuvre de préservation et de consolidation des droits sociaux doit se poursuivre au niveau communautaire afin d'assurer la pleine application des conventions internationales et de convaincre les partenaires européens de lancer un chantier en vue d'un cadre social harmonisé « par le haut ». Ce chantier pourrait commencer pour les activités qui se déroulent spécifiquement dans les eaux européennes par une réflexion sur une forme de « pavillon européen ».

21. Lutter contre le dumping social pour les marins dans l'espace maritime européen.

Il n'en reste pas moins qu'une mue du plus ancien système de protection sociale du monde doit pouvoir s'opérer pour simplifier et moderniser son fonctionnement à l'image de l'ensemble des régimes. L'ENIM doit évoluer pour donner sa chance au marin français, pour lui donner la chance de faire rayonner la France et sa marine marchande. Le régime de protection sociale doit être mieux adapté aux besoins des entreprises et des marins. Tant les employeurs que les syndicats doivent être pleinement associés à sa gouvernance et à son conseil d'administration.

22. Faire évoluer l'Établissement National des Invalides de la Marine





E/ Améliorer la gouvernance, poursuivre la modernisation de l'action publique

La simplification de la vie du citoyen et de l'entreprise est un autre grand chantier. Elle passe par la clarification continue de l'action de l'État et des collectivités dans le secteur de la mer et du littoral.

L'apparition de nouveaux opérateurs de l'État en région (futurs antennes de l'Agence Française de la Biodiversité, Parcs Naturels Marins...) doit être une opportunité pour mieux organiser la politique maritime de l'État, des collectivités et de leurs établissements. Il convient, de façon pragmatique et en s'inspirant du principe de subsidiarité, d'envisager le niveau optimal d'exercice de chaque type de mission ou d'initiative.

Le rôle des Conseils maritimes de façade et de bassin ultramarin (CMF et CMU) doit dépasser le simple rôle d'instance consultative sur des textes présentés par l'État. Ils doivent pouvoir être force de proposition, lieux de débat et de préparation des décisions concernant la mer et le littoral.

Les CMF s'appuient pour cela sur les conférences régionales de la mer et du littoral, au fur et à mesure de leur installation.

Des échanges réguliers doivent être organisés entre CMF et CMU et avec le Conseil national de la mer et des littoraux, afin de nourrir en continu le suivi et l'évolution de la stratégie nationale et l'enrichir avec l'expérience des travaux menés dans les façades et les bassins ultramarins.

Enfin, il est nécessaire d'améliorer le partage des tâches dans l'action de l'État, en ré-agençant les attributions des autorités en matière maritime. Le renforcement des responsabilités des préfets coordonnateurs est un axe à privilégier. Il s'agit par cette approche de conforter le lien entre la conception de la planification stratégique et sa mise en œuvre, favorisant ainsi une prise en compte cohérente des enjeux maritimes.

Par ailleurs, les approches de « guichet unique » ou « d'autorisation unique » doivent être systématisées pour faciliter le fonctionnement de l'économie bleue et pour valoriser les projets émergents ou à impact positif. Des « programmes de simplification » doivent être poursuivis afin de rationaliser et mieux coordonner les procédures.

23. Moderniser et simplifier l'administration de la mer





F/ Mobiliser l'Observatoire national de la mer et du littoral, partager les données et l'information,

L'observatoire national de la mer et du littoral a pour mission de diffuser des informations synthétiques sur les aspects environnementaux, sociaux et économiques pour les territoires littoraux et la mer, en métropole comme en outre-mer. Il a déjà réalisé et mis en ligne une soixantaine de fiches thématiques. Il est l'outil de synthèse statistique et de diffusion d'information sur lequel la stratégie doit s'appuyer. Il assure la mobilisation et la mise à disposition des indicateurs de suivi de la SNML ébauchés ci-dessus en regard des objectifs. Il apporte un appui au Conseil national de la mer et des littoraux, sous une forme qui sera à définir avec le conseil.

En fonction de l'avancement des travaux menés par ailleurs, il pourra mobiliser les informations disponibles sur l'évaluation des écosystèmes, de leurs services et, le cas échéant, de leur valeur.

En ce qui concerne les données, l'ouverture des données publiques conduira à leur réutilisation et leur exploitation et susciter de nouveaux usages. Ceux-ci feront émerger de nouveaux services utiles aux entreprises et aux citoyens, susceptibles à leur tour de favoriser la création de nouvelles activités, aussi bien publiques que privées.

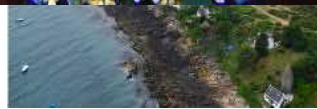
Ces principes, qui concernent l'ensemble des données publiques, doivent être déclinés dans le domaine de la mer et du littoral, notamment pour contribuer au développement des initiatives économiques dans le secteur maritime et à la maîtrise de leurs impacts sur les milieux marins et littoraux. Ils nécessitent l'implication des services et des opérateurs de l'État et des acteurs privés participant à la création de données publiques. Ils pourront être accompagnés par la direction interministérielle du numérique et du système d'information et de communication de l'État et par le superviseur général des données du ministère de l'environnement.

L'observatoire sera l'acteur principal de l'observation et de la mise en cohérence de la planification spatiale.

24. Définir des indicateurs pertinents d'observation de la politique maritime



**PROMOUVOIR UNE VISION FRANÇAISE
AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE
ET DANS LES NÉGOCIATIONS
INTERNATIONALES ET PORTER
4 LES ENJEUX NATIONAUX**





A/ Sur le plan international

La France doit poursuivre et renforcer son implication multilatérale, afin de défendre une meilleure prise en compte des enjeux marins, côtiers et maritimes au sein des processus dans lesquels notre pays joue un rôle reconnu : recherche scientifique, sauvegarde de la vie humaine en mer, sécurité de la navigation, conditions de travail décentes pour les marins, lutte contre la pêche illicite, lutte contre les trafics illicites, gouvernance de la biodiversité en haute-mer, mise en œuvre de la stratégie méditerranéenne de développement durable 2016-2025⁷, meilleure prise en compte de la place de l'Océan dans l'adaptation au changement climatique et l'atténuation de ses effets⁸.

La stratégie contribuera notamment à l'objectif n°14 des objectifs de développement durable adoptés en septembre 2015, dans le cadre de l'ONU, par l'ensemble des chefs d'État et de gouvernement, et qui vise à « la conservation et l'exploitation durable de l'Océan, des mers et des ressources marines ».

Il s'agit maintenant pour la France, partie prenante de nombreuses conventions internationales qui concourent à un meilleur usage des espaces maritimes aux niveaux régional et mondial de favoriser une meilleure coordination européenne sur les enjeux maritimes, tout en gardant sa liberté de parole sur les sujets qui ne sont pas de compétence communautaire exclusive.

L'action de la France, son rayonnement international et sa capacité à exporter des savoir-faire d'excellence sur des marchés mondialisés s'appuieront sur une compréhension partagée des enjeux maritimes entre l'État, les acteurs économiques et la société civile, ainsi que sur la pleine intégration de sa dimension ultramarine.

Les objectifs poursuivis par les positions françaises doivent être défendus dans les cadres spécifiques des Organisations régionales de pêche et des Conventions de mers régionales. À cet égard, la France peut contribuer de manière plus affirmée au développement de plans régionaux en matière d'environnement marin dans le cadre des conventions de mers régionales dont elle est membre, en Atlantique du Nord-Est, en Méditerranée, dans les Caraïbes, l'Océan indien, le Pacifique et l'Océan austral. Pour cela, elle peut s'appuyer sur le cadre logique clair et la vision nationale affirmée par la présente stratégie, qu'elle fera valoir et défendra au sein des enceintes internationales, mettant à profit l'exposition remarquable dont elle y dispose.

7

Adoptée lors de la 19^{ème} réunion des parties contractantes à la convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la méditerranée (Convention de Barcelone).

8

L'appel de Paris pour la gouvernance de la haute mer de 2013, puis Présidence de la COP 21 tenue en 2015 et qui a été marquée par l'intégration du sujet de l'océan dans le processus d'adaptation aux enjeux climatiques.





En matière d'environnement et de développement économique et social, l'outre-mer constitue une dimension essentielle du rayonnement international de la France et de sa capacité de coopération régionale. Les outre-mer sont également un enjeu majeur pour la préservation de la diversité biologique, notamment à travers la mise en place d'un réseau représentatif et cohérent d'aires marines protégées.

La feuille de route nationale sur l'Arctique dont la France s'est dotée en juin 2016 illustre le niveau élevé d'intérêt scientifique, environnemental, économique et stratégique de la France pour cet espace émergent. Sur le continent et dans l'océan austral, la France, membre du Système du Traité sur l'Antarctique, veillera à ce que les activités humaines soient compatibles avec la protection continue de l'environnement.

En matière de transport maritime, la France doit également continuer à jouer un rôle moteur au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), notamment en matière de réduction des émissions de CO₂. En lien avec les professionnels et les associations regroupés dans la plate-forme Océan et Climat, il lui appartient de proposer à l'échelle internationale des solutions à même de mieux concilier développement du transport maritime et environnement.

Au-delà des actions de coopération régionales et transfrontalières, la France a joué et doit encore tenir un rôle éminent dans les enceintes internationales et communautaires pour promouvoir une meilleure gouvernance des activités maritimes, notamment dans le domaine de la sécurité de la navigation et dans la promotion d'un socle social commun pour l'exploitation des navires.

Par son action, notamment au sein de l'OIT, la France a en effet une place spécifique dans la promotion d'un cadre social stabilisé pour le(s) pavillon(s) communautaire(s), qui constitue par ailleurs un levier en faveur d'un recrutement de marins communautaires, notamment pour les activités de cabotage maritime en Europe. La France pourrait compléter cette action par une initiative de haut niveau visant, à appliquer aux navires tiers assurant des dessertes intracommunautaires des normes sociales plus élevées que celles de la Convention MLC 2006 et se rapprochant de celle des pavillons européens les plus avancés. Une action pourrait également être conduite en faveur du rétablissement d'un lien substantiel entre pavillon et économie du pays concerné pour mieux encadrer les conditions d'immatriculation des navires.

L'Assemblée Générale des Nations Unies développe un accord juridiquement contraignant sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine au-delà des juridictions nationales. La France, aux côtés de l'Union européenne, appuie ces négociations dans lesquelles elle poursuivra un rôle actif de force de propositions jusqu'à la conclusion d'un accord.

La France peut également jouer un rôle au profit de la définition de l'accès aux ressources marines :

- sur son plateau continental grâce à la poursuite des actions relatives à son extension (dans le cadre du programme EXTRAPLAC) et à la sécurisation de ses droits souverains sur les ressources naturelles au travers d'un plan d'action





relatif aux délimitations maritimes. Par ailleurs, l'État anticipera les futures demandes d'exploration et d'exploitation par des industriels en s'assurant que tous les espaces concernés disposent bien du cadre juridique adapté et en sécurisant la mise en œuvre des compétences respectives de l'État et des collectivités d'outre-mer ;

- sur le fond de l'Océan constituant la Zone, selon la définition de la Convention de Montego Bay, la France décide de limiter ses contrats internationaux à ceux qu'elle détient désormais pour les secteurs de « Clarion-Clipperton » et de la « ride médio-atlantique ». L'État apportera tout son soutien au respect des obligations contractuelles de l'Ifremer avec l'autorité internationale des fonds marins (AIFM).

25. Développer notre implication à l'international pour défendre les positions françaises

B/ Sur le plan communautaire

La stratégie nationale pour la mer et le littoral s'inscrit dans la dynamique de la politique maritime intégrée et dans le respect des orientations établies par la déclaration de Limassol et par la communication de la Commission européenne sur la « croissance bleue ». La France, par son action au Conseil et au Parlement européen, doit jouer un rôle moteur dans l'orientation des politiques communautaires intéressant la mer et le littoral. Si l'inflexion ou la confirmation de la politique maritime intégrée doit faire l'objet d'une déclaration formelle, par exemple à l'occasion de la présidence maltaise du Conseil, la France doit jouer pleinement son rôle dans l'élaboration de cette déclaration.

Une attention particulière doit être portée au positionnement de la France dans la politique commune de la pêche, qui est une politique européenne très intégrée, dans le contexte résultant du référendum sur la sortie de l'UE du Royaume uni. La négociation du Brexit doit chercher à préserver les intérêts nationaux, tant du point de vue des droits historiques des pêcheurs français dans les eaux britanniques que du point de vue de l'accès des produits de la mer britanniques au marché européen.

De même une attention particulière sera portée au développement d'une coopération européenne renforcée, notamment dans le cadre des approches transfrontalières. L'amélioration de l'accès aux fonds européens, qu'il s'agisse des financements permanents ou des appels à projets ponctuels, ainsi que le déploiement d'outils d'interface entre acteurs maritimes concernés au niveau européen seront prioritaires. La France pourra en outre conduire des initiatives régionales ou de coopération engageant ses compétences régaliennes, relevant de la subsidiarité ou faisant appel à ses capacités locales de proposition.

Dans une perspective de croissance bleue et de soutien de l'emploi maritime à l'échelle européenne, les programmes européens seront mis à profit pour favoriser le





développement de la filière maritime française par des initiatives par bassins maritimes, comme en Atlantique et en Méditerranée, ou politiques maritimes régionales dans les bassins ultramarins comportant des territoires éligibles à la qualification de région ultrapériphérique.

Les outils de mise en œuvre de la planification spatiale des activités et usages maritimes doivent permettre de dépasser les approches thématiques, afin d'optimiser l'exploitation durable de la mer et du littoral et la préservation de sa biodiversité. Cette démarche comporte et favorise une dimension de coopération régionale entre États riverains d'un même espace maritime, ainsi que des coopérations transfrontalières renforcées dans le cadre des mers régionales et dans la définition et la mise en œuvre des politiques européennes et internationales. Elle requiert l'accès aux meilleures données disponibles sur les milieux marins et les espaces maritimes. Elle requiert également que des échanges techniques transfrontaliers soient développés pour rendre compatibles les données et leurs systèmes de diffusion.

26. Être le moteur de la croissance bleue européenne





CONCLUSION

La stratégie donne une ambition maritime pour la France et un cadre pour le long terme. Elle trouve son application immédiate dans les dix thèmes du plan d'action pour la croissance bleue et le climat porté par la Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer pour la mise en place de la stratégie nationale pour la mer et le littoral :

1 - Energies marines renouvelables

Le soutien au développement des énergies renouvelables en mer (hydrolien, éolien en mer posé et flottant, houlomoteur, énergie thermique des mers...) repose sur plusieurs types d'actions :

- un soutien à la R&D et à l'innovation, à travers des appels à projets de l'ANR (« énergies marines renouvelables / instituts de la transition énergétique », en partenariat avec France énergies marines) et de l'Ademe (« fermes pilotes éoliennes flottantes ») dans le cadre du programme des investissements d'avenir (PIA)
- des évolutions du cadre réglementaire pour les appels d'offres commerciaux, permettant notamment l'introduction d'une nouvelle procédure d'appel d'offres et des études de qualification des sites et de levée de risques
- le lancement de nouveaux appels d'offres (AO), notamment un 3^{ème} AO sur l'éolien en mer posé dans la zone de Dunkerque et un futur AO sur l'hydrolien et l'éolien flottant

2 – Compétitivité et transition écologique du transport maritime

Les performances environnementales du secteur du transport maritime peuvent encore être améliorées, notamment en accélérant la mise en place de normes internationales concernant les émissions atmosphériques. La transition économique de la flotte de commerce française fait l'objet d'un accompagnement de l'Etat pour faciliter les conditions de son financement et favoriser une conception innovante des navires. En outre, des initiatives ont été prises pour renforcer la sécurité maritime et la protection du milieu marin dans le Canal de Corse, ou face au défi des pertes de conteneurs en mer. Enfin, un programme de simplifications administratives appuie l'effort de compétitivité des armements français.





3 - Pêche et aquaculture

Le renouvellement de la flotte est un enjeu essentiel pour l'ensemble de la filière pêche française ; l'Etat déploie en faveur de cet objectif une palette de mesures normatives et d'appui aux entreprises. Le développement de l'aquaculture est également une priorité politique nationale et européenne qui mobilise des efforts visant à l'aboutissement de nouveaux projets. Par ailleurs, la France s'engage dans l'effort communautaire de restauration des stocks de pêche en Méditerranée qu'elle anticipe par des mesures nationales concertées avec les professionnels. Enfin, la mise en œuvre du Fonds européen pour la pêche et les affaires maritimes (FEAMP) 2014-2020 est lancée et donne déjà des résultats visibles qui seront confortés d'ici la fin de l'année 2016.

4 - Développement durable des ports maritimes

L'État conduit des actions pour renforcer la compétitivité des ports et pour faciliter le passage portuaire, tant au plan technique qu'au plan économique. L'Etat accompagne également les ports maritimes qui portent des projets importants pour la transition énergétique : ports à énergie positive, déploiement du GNL.

Enfin, l'Etat poursuit son action stratégique pour les ports maritimes au profit des ports d'outre-mer.

5 - Conciliation des différentes activités et usages de la mer

L'Etat s'engage sur trois objectifs :

- Refonte dans la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages de l'ensemble Stratégie nationale mer et littoral, documents stratégiques de façade et transposition de la directive cadre "planification de l'espace maritime".
- Sur la base des projets les plus avancés dans les eaux françaises, définir un référentiel d'analyse des risques inhérents à la circulation maritime qui peut être très significative dans certains secteurs (Manche et mer du Nord par exemple) autour des sites envisagés, afin d'optimiser la prise en compte de ces derniers.
- Faciliter la réalisation des projets d'énergies renouvelables en mer, en examinant les règles de cohabitation avec les autres activités (trafic maritime, pêche, loisirs nautiques) et en mobilisant l'ensemble des filières concernées, en lien avec les conventions internationales. Capitaliser sur les projets en cours pour élaborer des lignes directrices permettant de concilier mieux éolien en mer et activité de pêche.





6 - Soutien aux métiers de la mer

Le dumping social dans le secteur maritime, dumping pénalise nos entreprises et nos marins, mais aussi les autres modes de transport du fait du report modal ; la lutte contre ce phénomène vise à mobiliser les Etats membres et les institutions européennes en vue de préparer des mesures à inscrire au calendrier social de la Commission pour le maritime en renforçant les conditions sociales d'emplois sur le trafic maritime extra-communautaire (lignes mondiales) et en veillant à l'égalité de traitement des travailleurs sur le trafic maritime intra-communautaire (eaux européennes).

Par ailleurs, des outils sont mis à la disposition des équipes pédagogiques des établissements d'enseignement maritimes secondaires et supérieurs, afin d'intégrer le sujet de la transition énergétique dans les enseignements existants et d'initier des actions pédagogiques en ce sens.

7 – Protection du milieu marin

La préservation du milieu marin nécessite encore des initiatives normatives de protection des espèces ou visant à mettre en place des outils de mise en valeur des territoires (aires marines protégées, gestion intégrée des zones côtières).

La transition écologique de la filière nautique et le renforcement de la sécurité des activités de plaisance sont les conditions du développement durable de ce secteur d'excellence française mondialement reconnue.

8 - Lutte contre les déchets en mer

La lutte contre les déchets marins repose sur des actions de prévention fortes et proportionnées aux impacts : législation sur la réduction des polluants plastiques, effort de réduction des transferts par les cours d'eau, actions spécifiques aux filières portuaires et pêche...

La conduite de cette lutte est maintenant portée par une plateforme collaborative ; elle se prolonge également par des actions de coopération internationale.

9 - Initiatives en faveur du littoral

L'Etat mène une action stratégique en faveur d'un littoral de plus en plus confronté aux éléments naturels : changement climatique, évolution du trait de côte et risque tsunami. La conduite de cet effort d'adaptation sur le très long terme suppose, d'une part, un travail d'approfondissement de la connaissance et, d'autre part, une politique foncière et de recomposition spatiale des espaces à enjeux forts.





10 - Océan et climat

Face au défi climatique et à l'acidification des océans, la France a pris des initiatives diplomatiques afin de favoriser la prise en compte des enjeux liés à la mer et au littoral. Elle mène également des actions scientifiques pour développer la connaissance de ces phénomènes. Enfin, elle prend des mesures préventives visant à limiter l'impact de l'économie bleue sur le processus de réchauffement et d'acidification, en s'efforçant d'en étendre la portée dans un cadre international.



ANNEXE :

5 SYNTHÈSE DE L'ÉTAT DES LIEUX





Synthèse de l'état des lieux⁹

L'océan présente un large potentiel pour stimuler la croissance économique, l'emploi et l'innovation et assurer la résilience face aux effets du changement climatique. Il est une des clés de résolution des nombreux défis mondiaux auxquels est confrontée la planète dans les décennies à venir, de la sécurité alimentaire au changement climatique, de la production d'énergie à la gestion des ressources naturelles et à l'amélioration des soins médicaux.

Mais a contrario il est déjà soumis aux pressions de la surexploitation, de la pollution, de la diminution de sa biodiversité et au changement climatique. Réaliser le plein potentiel de l'océan exige donc des approches responsables et durables à son développement économique.

Dans ses projections, l'OCDE estime qu'entre 2010 et 2030, sur la base d'un scénario tendanciel, l'économie de l'océan pourrait contribuer de manière importante à la croissance de l'emploi et plus que doubler sa contribution à la valeur ajoutée mondiale. Une forte croissance est particulièrement attendue dans l'aquaculture marine, la transformation du poisson, les énergies marines renouvelables, les activités portuaires et la construction et la réparation navale (OCDE, 2016).





I/ LES TERRITOIRES MARITIMES FRANÇAIS

11 Mkm² sous juridiction

Avec près de 11 millions de km² sous souveraineté ou juridiction nationale, dont 97 % situés outre-mer, la France dispose du deuxième espace maritime mondial. Présente sur l'ensemble des mers et océans du globe sauf l'Arctique, la France dispose d'un patrimoine considérable qui en fait une grande nation maritime. Ces espaces, dotés de potentialités économiques, tiennent une place majeure dans les capacités de développement des départements et collectivités d'outre-mer.

Depuis 2002, la France a fait le choix de déposer plusieurs demandes d'extension du plateau continental auprès de la commission des limites du plateau continental de l'ONU :

- Des demandes acceptées pour la Guyane, la Martinique, la Guadeloupe, la Nouvelle-Calédonie et les Îles Kerguelen (décrets du 25 septembre 2015) pour une extension totale de 579 000 km²,
- Des demandes en cours d'examen pour l'Archipel de Crozet, La Réunion, Saint-Paul et Amsterdam, Wallis et Futuna et Saint-Pierre et Miquelon.

La France poursuit en parallèle son programme de négociations d'accords de délimitations, plusieurs différends portant sur ces délimitations avec des États tiers. Conformément aux dispositions de la CNUDM, elle a fait le choix de ne pas accepter de soumettre aux juridictions internationales ces différends relatifs aux délimitations maritimes.

En l'absence de règlement définitif d'un différend, la France conserve des droits souverains dans les zones ainsi délimitées et aucune décision d'un État tiers ne peut par conséquent lui être opposée.

Et des intérêts bien au-delà

Au-delà des zones sous souveraineté et juridiction française, la France a des intérêts économiques sur un certain nombre d'espaces maritimes qui revêtent une importance stratégique pour elle : les principales routes de transport maritime, les zones de pêches, les principales zones d'exploitation d'hydrocarbures, les secteurs d'intérêt en matière d'énergies marines renouvelables pour les acteurs français, les permis d'exploration des grands fonds et les trajets des câbles sous-marins.

Elle s'implique également dans la protection de l'océan en étant partie à la gouvernance et à la gestion d'aires marines protégées en haute-mer. Elle partage enfin, au sein du Traité de l'Antarctique, la responsabilité de la protection et de la gestion de l'océan Antarctique.





III/ LA MER, VECTRICE DE CROISSANCE ET D'EMPLOIS

L'importance économique du secteur maritime

D'après l'Insee et l'Observatoire national de la mer et du littoral (ONML), le socle de l'économie maritime compte environ 450 000 emplois en 2012, soit 1,7 % de l'emploi total en France et plus de 8 % des emplois maritimes de l'Union européenne (INSEE / ONML, 2015).

L'Institut français pour l'exploitation de la mer (Ifremer) estimait, quant à lui, la valeur ajoutée maritime à près de 30 milliards d'euros en 2011 (Ifremer, 2013).

Regroupés dans onze domaines par l'Ifremer et l'ONML, l'économie maritime recouvre une vaste palette d'activités diversifiées, qu'elles soient historiques mais ne cessant d'innover et de se transformer (pêche, conchyliculture, transport maritime, activités portuaires, construction et réparation navale...) ou émergentes (énergies marines renouvelables, biotechnologies...). À ces activités, socle de l'économie maritime, s'ajoutent, par des effets d'entraînement, des activités « indirectes » : transports et services, logistique, zones industrialo-portuaires... qui composent un halo plus difficile à définir et à mesurer.

Le tourisme, avec la moitié des emplois et de la valeur ajoutée, représente un acteur essentiel de l'économie maritime.

L'industrie maritime (flotte de commerce et ports, construction et réparation navale, industries nautiques, pêche et produits de la mer...), hors tourisme littoral et secteur public, représente, quant à elle, plus de 150 000 emplois pour une valeur ajoutée estimée à près de 13 milliards d'euros. La France dispose notamment de nombreux acteurs industriels de premier plan dans des secteurs promis à un développement constant.

Une industrie innovante

Forte d'une recherche océanographique opérationnelle de premier plan mondial, d'un important savoir-faire en exploration et exploitation offshore et offshore profond, d'une maîtrise technologique de pointe dans la construction navale, notamment pour les navires à forte valeur ajoutée, d'un bon niveau scientifique sur les matériaux (composites, tenue à la corrosion, etc.), la France dispose de nombreux atouts pour faire face aux défis technologiques de demain, prémices de marché qui se développeront et constitueront à l'avenir des secteurs clés.

Elle peut s'appuyer en cela sur les deux pôles de compétitivité à vocation mondiale que sont les pôles Mer Bretagne-Atlantique et Méditerranée. Le pôle de compétitivité Aquimer permet également le développement d'une innovation renforcée dans le secteur halio-alimentaire.





Depuis leur création en 2005, ils représentent le pivot des investissements dans la recherche et le développement des techniques et des technologies de demain appliquées au monde maritime : près d'1,7 milliard d'euros d'investissements privés et publics, dans plus de 610 projets collaboratifs portés par un écosystème de plus de 800 membres, dont une majorité de PME, et représentant plus de 100 000 emplois (sources : pôles Mer Bretagne-Atlantique et Méditerranée et pôle Aquimer, 2015). Les pôles concentrent également environ 90 % de la recherche et formation françaises en sciences et techniques de la mer.

Au-delà de la recherche et du développement, de multiples innovations technologiques sont aujourd'hui d'ors et déjà mise en œuvre et intégrées dans de nombreux domaines comme, à titre d'exemple, la robotique profonde, les dernières générations de navires pour améliorer leur efficacité opérationnelle et réduire leur empreinte écologique ou les infrastructures pour l'avitaillement en nouveaux carburants.

Des activités historiques aux activités émergentes : une approche de quelques secteurs particuliers

- ***Les activités de pêche maritime***

La pêche maritime professionnelle française est une activité « historique » présente sur tous les océans et particulièrement concentrée en zone côtière. Elle est mobile et variable dans le temps (jour, saison, année), soumise à la localisation d'une ressource vivante disponible à plus ou moins grande échelle géographique (du gisement coquillier très localisé au stock de thon à l'échelle d'un océan) et elle-même sensible aux fluctuations environnementales et aux pressions anthropiques s'exerçant sur le milieu marin.

La spécificité de la pêche française réside dans son extrême diversification : 7000 navires (soit près de 16 700 marins) exercent plus de 300 métiers différents qui ont chacun des enjeux spécifiques de répartition dans l'espace et de cohabitation avec d'autres usages (FranceAgriMer, 2016).

Secteur structurant des économies littorales et en modernisation permanente, la pêche maritime est encadrée par la politique commune des pêches (PCP) et des réglementations nationales, régionales et locales dont l'objectif principal est d'exploiter au mieux la ressource disponible afin de contribuer à la sécurité de l'approvisionnement alimentaire tout en garantissant une durabilité de long terme du secteur sur les plans environnemental, social et économique.

La production française en 2014 représentait un volume total de 536 585 tonnes pour une valeur totale de 1,1 milliard d'euros. Si les importations nettes de produits de la mer pèsent pour près des deux tiers de la consommation française (FranceAgriMer, 2016), la situation est très contrastée selon les espèces. Si la dépendance à l'importation est quasi-totale sur certaines espèces, importées le plus souvent avant transformation (saumon, crevette...), la filière française parvient à satisfaire, voire à





dépasser, la demande domestique pour de nombreuses autres (baudroie, merlu, sole, céphalopodes, truite...).

- **Le secteur aquacole**

L'aquaculture marine est très largement dominée par la conchyliculture, activité traditionnelle sur le littoral. La France est le premier producteur ostréicole européen, et ce malgré une baisse de production liée aux mortalités constatées depuis 2008. En 2013, les entreprises conchylicoles ont employé 16 277 personnes, correspondant à 8 763 « équivalents temps plein » et vendu 154 517 tonnes de coquillages pour une valeur de 535 millions d'euros (FranceAgriMer, 2016).

La pisciculture marine, ayant connu un fort développement jusqu'en 1995, voit depuis sa production stagner, malgré un potentiel et une volonté européenne et nationale de développement. La quarantaine d'entreprises impliquées dans la pisciculture marine a employé 617 « équivalents temps plein » en 2013, avec 5 215 tonnes de poissons vendues pour une valeur de 36 millions d'euros (FranceAgriMer, 2016).

L'algoculture, avec une production annuelle de 60 tonnes, reste un secteur marginal mais au potentiel de développement important.

- **Les filières des produits de la mer : commercialisation et transformation**

Le secteur du mareyage représentait, en 2011, 306 entreprises et plus de 4 584 emplois pour un chiffre d'affaires de près de 1 932 millions d'euros (FranceAgriMer, 2016). Lien entre l'amont et l'aval de la filière des produits de la mer, les mareyeurs, achètent directement les produits de la pêche maritime destinés à la consommation humaine ou animale, les préparent et les vendent aux transformateurs, distributeurs, restaurateurs, grossistes, poissonniers en France comme à l'international.

On comptait, en 2010, 2 926 établissements de poissonnerie de détail employant à 7 475 « équivalents temps plein » et réalisant un chiffre d'affaires de 1 135 millions d'euros. (FranceAgriMer, 2016).

Le secteur de la transformation comprenait quant à lui, en 2013, 302 entreprises ayant une activité principale de transformation, pour plus de 17 300 emplois et un chiffre d'affaires de 5 264 millions d'euros (FranceAgriMer, 2016). Ces entreprises produisent

- Des conserves : de thon, de sardines, de maquereaux pour les principales espèces, ainsi que des salades, des soupes, des hors d'œuvre ou encore des produits à tartiner (rillettes, etc.) ;
- Des produits traiteurs réfrigérés : tel que le saumon, la truite ou le hareng fumé, le surimi, les crevettes cuites, le tarama, les filets panés, les terrines et de nombreux plats cuisinés (brandade de morue, etc.).





La majorité des produits aquatiques transformés sont vendus en grandes et moyennes surfaces (84 % des parts de marché en valeur pour les produits traiteurs réfrigérés, 81 % pour les conserves et 55 % pour les produits surgelés) (MEDDE, 2014).

- **Le transport et les services maritimes**

90 % des échanges mondiaux sont aujourd'hui assurés par la voie maritime : le transport maritime est ainsi au cœur de la mondialisation et le développement des routes maritimes au départ et à destination de la France constitue un enjeu économique global pour le pays conditionnant le développement du commerce extérieur français et la capacité des entreprises à se développer.

Les activités de transport et de service maritimes présentent également un intérêt stratégique pour la Nation et conditionnent la capacité de la France à assurer la sécurité de ses approvisionnements énergétiques, la sécurité de ses communications, et plus largement la maîtrise de ses flux.

Le transport de passagers et, en particulier, le transbordement, constitue également un secteur clé, garant de la continuité territoriale au sein des territoires maritimes, notamment transfrontaliers.

La flotte de commerce (transports et services maritimes) sous pavillon français compte 298 navires d'un tonnage brut est égal ou supérieur à 100 unités de jauge dont 168 pour la flotte de transport au long cours ou aux cabotages, et 130 pour la flotte de services maritimes (MEEM, 2016a). Le pavillon français est l'un des plus sûrs du monde avec un âge moyen¹⁰ des navires de 8,2 ans (contre 16,3 ans¹ pour la flotte mondiale au 1^{er} janvier 2015), il est depuis plusieurs années dans le trio de tête du classement du memorandum de Paris. Il bénéficie en outre d'une cartographie aux standards internationaux maintenue par le SHOM sur l'ensemble des zones sous juridiction française. Par ailleurs, la flotte exploitée par des intérêts français sous pavillons étrangers, en constante progression, est évaluée à 796 navires¹¹. (MEDDE, 2015a). Cette flotte est également stratégique et pourvoyeuse d'emplois en France, notamment sédentaires, à travers le siège de grandes compagnies maritimes leaders de leur secteur comme CMA CGM ou Bourbon.

L'équilibre des segments tend à se recentrer sur les secteurs à haute valeur ajoutée. La flotte de transport se trouve soumise à de fortes pressions du fait de la compétition mondiale (concurrence des pavillons, augmentation des coûts opérationnels). Les flottes dites « de service », également exposées à la concurrence internationale, se développent particulièrement dans les chantiers offshore : pose de câbles, prospection sismique, activité pétrolière. Cette évolution vers les activités les plus

¹⁰

Moyenne des âges médians des classes pondérées par les jauges brutes

¹¹

Flotte de service comprise, tout tonnage et mode d'exploitation confondus au 1^{er} janvier 2015





valorisées correspond à une tendance également observée au sein de plusieurs flottes européennes.

Le développement de la flotte et son ancrage sur les activités à forte valeur ajoutée est un enjeu important de l'économie maritime. Outil indispensable à la conduite de projets industriels en mer, le développement de la flotte de service est un élément clé de l'intégration des filières, en termes d'emploi, de savoir-faire et de création de richesse.

- **Les ports de commerce**

Les ports de commerce sont des acteurs essentiels pour donner à la France une place de premier rang dans le commerce international et contribuer au développement industriel et économique du Pays.

Situés à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transports multimodaux, les ports français sont au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires. Les ports français doivent devenir des « architectes » de solutions logistiques maritimes et terrestres, sur un hinterland – notamment fluvial - projeté à l'échelle européenne. Ils ont vocation à se positionner comme des acteurs coordonnateurs démontrant une forte valeur ajoutée dans la mise en place de chaînes logistiques intégrées, durables et économiquement compétitives, favorisant les moyens massifiés.

Ils ont également vocation à accueillir les activités essentielles à l'économie bleue dans le secteur logistique ou industriel, notamment dans le secteur énergétique ou relevant des filières industrielles d'avenir tournées vers la transition énergétique. Lieux de transformation de produits et de biens destinés aussi bien à l'importation qu'à l'exportation., les places portuaires constituent de véritables pierres angulaires du développement industriel du pays.

La France est la 5^{ème} puissance portuaire européenne, avec plus de 300 millions de tonnes de fret et près de 30 millions de passagers en 2013. Marseille et HAROPA sont placés parmi les premiers ports européens en volume total de marchandises traitées. Marseille est le 3^{ème} port pétrolier au monde, Le Havre est le 10^{ème} port de conteneurs en Europe et le port de Rouen le 1^{er} port céréalier d'Europe de l'Ouest (MEDDE, 2013).

Les emplois directs des sept grands ports maritimes métropolitains représentent près de 40 000 personnes. Les activités industrielles emploient dans les ports plus de 90 000 personnes (MEDDE, 2013).

Les grands ports maritimes d'outre-mer ont réalisé un trafic global de 11,7 millions de tonnes en 2014 (MEEM, 2016b).





- **Construction et réparation navale**

Les entreprises qui composent la filière navale exercent leurs activités dans deux grands secteurs :

- Les activités navales au service des "5 marines" (défense, marchande, pêche, plaisance, recherche), qui inclut les chantiers de construction et de réparation de navires ainsi que les fournisseurs et services spécialisés,
- Et la construction de structures navales et d'équipements pour des secteurs connexes tels l'offshore ou les énergies maritimes renouvelables (EMR).

La filière navale française représente aujourd'hui près de 40 000 emplois, dont 60 % dans les PME et ETI, pour un chiffre d'affaires de 8 milliards d'euros, dont 45 % réalisés à l'export (80 % pour les navires civils, 30 % pour les navires militaires, 66 % pour la plaisance) (source : GICAN, programme Océans 21)

Tirée par plusieurs grands groupes industriels et forte d'un tissu dense de nombreuses petites et moyennes entreprises, la filière navale s'est spécialisée dans la construction de navires à haute technologie et à forte valeur ajoutée : paquebots et autres navires à passagers, navires de recherche et autres navires spécialisés, navires de combat, bâtiments de projection de forces, sous-marins ou navires de soutien.

- **La plaisance et les loisirs nautiques**

Avec 9 millions de pratiquants, réguliers et occasionnels, la plaisance et les loisirs nautiques constituent un secteur majeur de l'économie maritime représentant 5 000 entreprises, 50 000 emplois et chiffre d'affaires supérieur à 5 milliards d'euros (source : Confédération du nautisme et de la plaisance, 2015).

Structurée autour de quatre grands secteurs interdépendants et complémentaires : un réseau dense de bases nautiques sur l'ensemble du littoral et des plans d'eau intérieurs, 570 ports de plaisance représentant 160 000 places, un maillage dense de clubs, fédérations et associations favorisant la pratique des sports et loisirs nautiques et une industrie nautique leader mondial dans les domaines de la voile et de la glisse, et 4^{ème} pour la production de bateaux à moteur, la filière nautique française est un vecteur de croissance et d'emploi incontournable pour les zones littorales et leurs économies.

Le secteur des loisirs nautiques, notamment du fait de l'émergence d'activités dites collaboratives, connaît une transformation marquée depuis plusieurs années. Cette évolution durable, qui doit être accompagnée par l'État, est une source émergente de développement et de dynamisation du secteur.





- ***L'industrie parapétrolière et para-gazière offshore***

L'industrie parapétrolière et para-gazière offshore comprend un ensemble de sociétés disposant de flottes adaptées et réalisant d'importants travaux d'études et de construction nécessaires à l'exploration et à l'exploitation des gisements d'hydrocarbures en mer. Elle regroupe des fournisseurs d'équipements et des prestataires de services, en particulier des armateurs, des bureaux d'études et d'ingénierie. Secteur d'excellence de l'industrie française, son chiffre d'affaires est passé de 3,5 milliards d'euros à la fin des années 90 à environ 17,55 milliards d'euros aujourd'hui, dont 90 % réalisés à l'export. (Source : GEP-AFTP, 2014).

Sa réputation est également particulièrement forte et reconnue dans le domaine de l'offshore profond et ultra-profond dont le développement, dans les années à venir, devrait représenter l'essentiel de la croissance de la production pétrolière et gazière en mer.

Les zones maritimes sous juridiction française, en particulier en outre-mer (Guyane, canal du Mozambique autour de l'île de Juan de Nova, Saint-Pierre-et-Miquelon), pourraient ainsi renfermer des ressources en hydrocarbures (pétrole, gaz, hydrates de gaz...), actuellement peu compétitive ou inexploitable, mais qui pourraient devenir stratégiques dans quelques décennies.

- ***Les énergies marines renouvelables***

Les énergies marines renouvelables recouvrent de nombreuses technologies à des stades de maturité différents. Si l'éolien posé a aujourd'hui atteint le stade commercial, de nombreuses autres technologies vont bénéficier de progrès technologiques en cours : éolien flottant, hydrolien océanique et fluvial, houlomoteur, énergie thermique des mers, énergie osmotique ou encore gradients thermiques, ainsi que d'autres innovations connexes en développement comme, par exemple, le stockage d'énergie en mer.

De par son rang de 2^{ème} espace maritime au niveau mondial, et disposant d'une capacité de recherche et d'une industrie forte et diversifiée tant dans les activités navales que maritimes, la France possède de très nombreux atouts, non seulement pour participer au développement de filières industrielles dans les différentes technologies d'énergies marines renouvelables, mais également pour accueillir, sur son territoire métropolitain ou insulaire, des centrales de production d'énergies renouvelables. L'apport des énergies marines sera expédient pour atteindre les objectifs de 40 % d'électricité renouvelable à l'horizon 2030 et permettra de contribuer à l'atteinte de l'objectif de 38 % de chaleur renouvelable d'ici 2030, fixés par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. La France poursuit son programme de développement de l'éolien posé en mer avec comme objectif, en 2023, une puissance installée de 3 000 MW et des projets lancés compris entre 500 et 6 000 MW supplémentaires.





- **Les biotechnologies marines**

Les organismes marins représentent un immense réservoir, encore peu exploré, de gènes, de molécules et de fonctions biologiques utiles dans le domaine de la recherche fondamentale et susceptibles d'être à l'origine de nouveaux produits ou procédés dans les domaines de la santé, de la cosmétique, de l'alimentation, de l'énergie et des matériaux.

Créatrice d'emplois, en particulier d'emplois hautement qualifiés, et de richesse, par des produits à haute valeur ajoutée, les biotechnologies marines sont en plein essor, dans les domaines comme la pharmacopée et l'industrie cosmétique sans qu'il soit possible aujourd'hui d'en suivre précisément l'évolution. Leur développement soulève toutefois des questions de préservation, mais également d'accès équitable, pour tous les pays, à ces ressources dont le marché mondial est aujourd'hui estimé à 2,8 milliards d'euros (European Science Fondation, 2010).

- **Les granulats marins**

Le secteur des granulats marins compte près de 1 000 emplois dont 650 directs, 16 navires extracteurs, dont la moitié battent pavillon français, qui exploitent 18 concessions valides représentant une surface de 165 km² (source : UNPG, 2015).

La production d'environ 5 millions de tonnes, de l'ordre de 1,5% de la production nationale : des sables et graviers siliceux destinés au secteur du bâtiment et des travaux publics, et des sables calcaires, plus spécifiques, destinés au secteur agricole, au traitement des eaux ou à l'alimentation animale.

Les études conduites par l'Ifremer et le BRGM entre 2005 et 2012 font état d'une ressource potentielle en matériaux estimée à près 542 milliards de m³ sur les façades Atlantique et Manche.

- **Les ressources minérales profondes**

Si les ressources marines en minerais métalliques ou métaux stratégiques sont encore très méconnues, elles pourraient un jour devenir critiques pour les besoins mondiaux en matières premières. La mise en exploitation de ces ressources nécessite d'évaluer au préalable les impacts potentiels sur la biodiversité, les écosystèmes et les milieux que pourraient occasionner les différentes phases d'exploration et d'exploitation afin d'inscrire dans un cadre respectueux des principes du développement durable. C'est dans cet esprit qu'a été conduit à partir de 2010 le programme « Wallis et Futuna », afin de rechercher des sites hydrothermaux actifs et inactifs et d'étudier la biodiversité associée.

Dans un contexte concurrentiel pour l'obtention de permis d'exploration et d'exploitation dans les eaux internationales, la France a également déposé deux





permis d'exploration auprès l'Autorité internationale fonds marins (AIFM) : un premier, en 2001, relatif aux nodules polymétalliques dans la région de Clarion-Clipperton dans l'océan Pacifique, et un second, en 2012, relatif aux sulfures hydrothermaux dans une zone de l'Atlantique nord.

III/ UNE MER SOUS PRESSIONS

Un patrimoine naturel exceptionnel et fragile...

La France, par l'étendue de ses espaces maritimes de métropole et d'outre-mer et sa présence sous toutes latitudes, abrite un patrimoine naturel hors du commun (récifs, mangroves, herbiers...) support d'identité et de savoirs culturels pour nombre de populations locales.

À eux seuls, les outre-mer contiennent 80 % de la biodiversité nationale et la France abrite 10 % des récifs mondiaux et 20 % des atolls (MEDDE/MELTR, 2014).

Si elle constitue un atout, cette biodiversité exceptionnelle donne également une responsabilité particulière dans la préservation des milieux marins et littoraux.

... dont le bon état est une condition du maintien et du développement des activités maritimes et littorales

Les écosystèmes marins et côtiers assurent des fonctions écologiques variées : production primaire, chaînes alimentaires, support à la biodiversité, cycles géochimiques, échanges gazeux, recyclage, épuration de l'eau, transport de sédiments, etc. Ces fonctions écologiques sont elles-mêmes à la base de ressources et de services nombreux et précieux fournis aux sociétés humaines : ressources alimentaires issues de la pêche, productivité primaire pour la conchyliculture, régulation du climat, protection contre l'érosion côtière, aménités récréatives, inspiration créative...

De nombreuses activités socio-économiques et socioculturelles maritimes et littorales sont par conséquent dépendantes de l'utilisation de fonctions écologiques et du bon fonctionnement des écosystèmes marins et littoraux. La problématique de préservation des ressources naturelles traverse l'ensemble des activités maritimes et l'intégration d'une gestion durable de l'environnement sera au cœur des développements à venir de l'économie maritime.

Or les milieux marins et côtiers connaissent des pressions qui pourraient être susceptibles de porter atteinte au bon fonctionnement des écosystèmes et de compromettre leur capacité à fournir des ressources durables : altération et dégradation des habitats, pollutions de l'eau, de l'air et des sols, prolifération d'espèces invasives, surexploitation des ressources naturelles, pressions aujourd'hui aggravées par le changement climatique.





L'altération et la dégradation des habitats

Certaines activités humaines en mer entrent en interaction directe avec les fonds sous-marins et côtiers et sont susceptibles de les perturber à des degrés divers, selon la nature des fonds, la sensibilité particulière de certains habitats ou de certaines espèces, et les caractéristiques mêmes de l'activité. De ces atteintes physiques peuvent résulter des perturbations biologiques, telles qu'un déplacement d'espèces, un appauvrissement de la biodiversité avec la disparition d'espèces sensibles et l'apparition d'espèces opportunistes, une modification dans la composition des communautés vivantes, une altération des zones de frayères ou de nourriceries, une fragmentation des habitats, qui, elles-mêmes, peuvent avoir des conséquences sur les ressources exploitées.

En plus d'une altération physique, les habitats peuvent également subir les conséquences de la dégradation de la qualité de l'eau, de contaminations chimiques ou de modifications de paramètres tels que la température ou la salinité.

Les aménagements des zones côtières, tels que barrages, ouvrages portuaires, ouvrages de défense du littoral ou de stabilisation des plages, entraînent l'artificialisation du trait de côte et conduisent à la dégradation d'habitats sur le lieu même de l'aménagement et, en modifiant les conditions naturelles du milieu, peuvent entraîner de surcroît la dégradation d'habitats voisins.

Les pollutions et atteintes à la qualité des eaux

Les pollutions d'origine anthropique sont nombreuses et diverses. Elles peuvent être massives ou diffuses, avoir des effets immédiats ou à long terme, sur le lieu de la pollution ou à grande distance. Des effets « cocktail » ont également été mis en évidence, rendant extrêmement délicates les prévisions quant aux conséquences d'une pollution donnée sur la biodiversité.

Les milieux marins et côtiers sont le réceptacle des pollutions continentales (pesticides, métaux lourds, déchets plastiques...) drainées, notamment, par les cours d'eau. À cela s'ajoutent les pollutions liées aux activités humaines en mer. Si les pollutions marines accidentelles, comme les marées noires, sont souvent très médiatisées, les pollutions d'origine terrestre, diffuses et continues, portent atteinte en permanence à la qualité des eaux côtières et constituent une menace réelle, tant pour le fonctionnement des écosystèmes que pour les services qu'ils peuvent rendre et pour les activités qui en dépendent (pêche et aquaculture par exemple).

- ***L'eutrophisation***

L'eutrophisation est un dysfonctionnement des écosystèmes côtiers dû à des apports excessifs de nutriments par les fleuves côtiers. Ces apports de nutriments, azote et phosphore principalement, provoquent des développements excessifs de





phytoplancton, appelés blooms ou efflorescences, pouvant être limités dans le temps mais dont l'ampleur peut être considérable. L'eutrophisation peut conduire à un appauvrissement du milieu en oxygène (hypoxie) pouvant aller jusqu'à la mort d'organismes marins par anoxie. Elle peut également entraîner la prolifération d'algues vertes, phénomène particulièrement prégnant sur les côtes bretonnes. Dans les Caraïbes, la Martinique et la Guadeloupe sont confrontées à des échouages massifs de sargasses.

À ce phénomène d'eutrophisation peut s'ajouter un phénomène de toxicité dû aux efflorescences de certaines espèces de micro-algues qui présente des risques pour la santé humaine.

- **Les pollutions microbiologiques**

L'introduction des pathogènes dans le milieu marin est essentiellement d'origine terrestre. Elle est due à des dysfonctionnements dans les dispositifs d'assainissement non collectif et les réseaux d'assainissement (contamination d'origine humaine) d'une part, et à des pollutions diffuses (contamination d'origine animale) d'autre part.

Ces pathogènes peuvent porter atteinte tant à la qualité des eaux de baignade qu'à la qualité des eaux conchylicoles et des gisements naturels de coquillages. Ils peuvent affecter les organismes marins, les bivalves filtreurs que sont huîtres, moules et coquilles Saint-Jacques ou fousseurs, avec des conséquences sur la commercialisation et la consommation des coquillages.

- **Les pollutions chimiques**

Les pollutions chimiques recouvrent les pollutions aux hydrocarbures, aux métaux lourds (cuivre, plomb, cadmium), aux biocides et pesticides (anti-fouling, pesticides à usage agricole et non agricole), aux produits industriels (PCB, retardateurs de flamme, agents tensioactifs, solvants), aux produits pharmaceutiques (résidus médicamenteux) mais aussi, plus récemment, aux nanoparticules susceptibles de s'échapper dans l'environnement et dont on ignore le devenir.

Elles sont principalement diffuses et liées aux apports par les fleuves côtiers d'éléments chimiques d'origine anthropique, dont le rejet dans le milieu se fait à faibles doses, mais de façon continue. Elles peuvent être ponctuelles, elles sont massives dans le cas d'accidents maritimes.

En mer, si, depuis 2006, le nombre de Polrep (« Pollution report » : comptes rendus officiels de pollution rédigés par les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) qu'ils soient confirmés ou non, a fortement diminué (MEDDE/MELTR, 2014), les évolutions du trafic maritime sont toutefois susceptibles d'entraîner l'émission dans le milieu marin de substances variées. Les pertes de conteneurs en mer s'accroissent ainsi au rythme de l'évolution des dimensions et des capacités d'emport des navires porte-conteneurs. Entre 2003 et 2014, il a été établi que les





pertes déclarées s'élevaient à 1 200 conteneurs pour les seules zones Atlantique et Manche/mer du Nord pour une récupération par des moyens spécialisés de la marine de 49 conteneurs, soit moins de 4 % (MEDDE/MELTR, 2014). Par ailleurs, le nombre de chimiquiers et de produits chimiques naviguant le long des côtes françaises croît chaque année. Les espaces maritimes français ont connu plusieurs événements de mer impliquant des chimiquiers (ECE, IEVOLI SUN, SICHEM OSPREY, YM URANUS) ou des porte-conteneurs transportant des produits chimiques (MSC NAPOLI, MSC FLAMINIA), nécessitant une implication plus forte des services de l'État en matière de gestion du risque de pollution chimique (MEDDE/MELTR, 2014).

- **La pollution par les déchets**

Les macro-déchets regroupent les objets ou matériaux qui sont, volontairement ou non, directement ou non, jetés ou abandonnés en mer et sur le littoral : électroménager, conteneurs, sacs ou particules de plastique, mégots, filets de pêche, etc. Ils peuvent résulter de pertes en mer, de l'abandon de vieux matériels ou de dégradations lors des tempêtes, mais le plus souvent ils sont le résultat du transport jusqu'à la mer de dépôts terrestres. Les trois quarts des macro-déchets proviennent de la terre.

Ils ont souvent une durée de vie en mer est très longue – plus de 400 ans pour des bouteilles en plastique – avec des conséquences importantes tant biologiques (asphyxie ou étouffement de la faune qui les prend pour des proies, pêche fantôme par des filets perdus ou abandonnés) que chimiques (libération de substances dans l'environnement).

De ces macro-déchets, résultent également, par fragmentation, des micro-déchets, d'une taille inférieure à 5 mm, généralement nommés "micro-plastiques" du fait de l'abondance de cette matière (90%), et dont la présence est estimée en milliards dans les océans. Concentrant les polluants jusqu'à un million de fois la pollution marine environnante, supports à des bactéries, dont certaines pathogènes, et à des espèces invasives, ces micro-déchets se retrouvent dans l'ensemble de la chaîne alimentaire.

Les espèces non-indigènes invasives

Cette pression est induite par l'introduction et la propagation d'espèces animales ou végétales dans des écosystèmes où elles n'étaient pas présentes et où elles prolifèrent au détriment du patrimoine naturel préétabli, telles, par exemple, l'huître creuse et la crépidule en Atlantique, les caulerpes en Méditerranée ou le poisson lion dans les Caraïbes, au caractère invasif avéré.

Les deux principaux vecteurs d'espèces non indigènes aujourd'hui identifiés sont, d'une part, les zones de cultures marines qui sont à l'origine de l'introduction primaire d'espèces comme l'huître creuse, et de dissémination d'espèces non indigènes par les transferts réguliers de naissains et de stocks d'huîtres entre les différents sites ostréicoles et, d'autre part, les ports qui constituent des sites principaux d'introduction





d'espèces non indigènes via les opérations de déballastage et les bio-salissures (*fouling*).

L'introduction par les eaux de ballast des navires est considérée comme l'un des vecteurs les plus préoccupants à l'échelle mondiale ; leur traitement fait l'objet la Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Eaux de Ballast et Sédiments des Navires » adoptée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en février 2004 qui entrera sous peu en vigueur.

La surexploitation des ressources vivantes

La surexploitation des ressources vivantes issues de la biodiversité marine et littorale, et notamment des ressources halieutiques, , concourt à l'érosion de la biodiversité directement exploitée mais aussi de celle dépendant de ces ressources.

Problématique communautaire et maritime, voir également terrestre, et souvent internationale, la gestion des stocks halieutiques est un sujet très complexe.

Les efforts consentis par les professionnels de la pêche depuis de nombreuses années et les mesures prises pour assurer la bonne santé des stocks, au travers notamment de règles d'accès à la ressource (réglementations européennes, nationales, régionales mais également locales : licences instaurées par les pêcheurs eux-mêmes via leurs structures professionnelles) laissent toutefois aujourd'hui augurer d'une perspective de stabilisation des stocks et pourraient conduire, à moyen terme, à l'accroissement des possibilités de pêche. A l'échelle communautaire, sur l'ensemble des stocks évalués, la proportion de stocks exploités durablement est ainsi passée de 6 % en 2004 à 61 % en 2012 (MEDDE, 2014).

Le changement climatique : une réaction en chaîne

Le changement climatique, qui se manifeste par des changements avérés des paramètres physiques et chimiques du milieu (élévation globale de la température et acidification des océans, modification de la salinité, élévation du niveau de la mer...) affecte directement la biodiversité marine et littorale et éprouve la résilience des écosystèmes marins et littoraux.

En altérant ces facteurs de manière accélérée, le changement climatique perturbe des espèces marines qui se sont adaptées au fil des millénaires aux conditions locales et à leur lente évolution naturelle. Il en modifie l'abondance, la diversité et la distribution, mais également l'alimentation, le développement et la reproduction, de même que les relations entre ces espèces.

Dans l'Atlantique Nord-Est, des migrations de copépodes (zooplanctons marins) vers le nord ont ainsi été observées. Ce qui pourrait avoir des répercussions sur la faune





qui s'en nourrit et, in fine, sur l'ensemble de la chaîne alimentaire. L'activité de pêche pourrait alors se trouver fragilisée.

Le phénomène d'acidification, dû à une absorption excessive de dioxyde de carbone, menace également de nombreux écosystèmes et espèces marins. Il touche les organismes marins qui ont un squelette ou une coque calcaire et qui se développent en fixant le carbonate de calcium, comme les récifs coralliens, les crustacés et le zooplancton.

L'ensemble de ces évolutions, dont il est aujourd'hui difficile de mesurer l'ampleur et la répartition spatiale, aura des répercussions sur différents secteurs d'activité (la pêche, l'aquaculture ou le tourisme par exemple) et les sociétés littorales, voire, de manière indirecte, sur des pans plus vastes de l'économie et de la population mondiale.

IV/ UN LITTORAL PRIS ENTRE DEUX VAGUES

Une dynamique démographique continue tant en métropole qu'en outre-mer

En 2010, les communes littorales de métropole et d'outre-mer comptaient près de 8 millions d'habitants, soit une densité de population de 285 hab./km² en métropole (près de 2,5 fois plus que la densité moyenne en métropole) et de 46 hab./km² dans les communes littorales ultramarines (ONML, 2016).

De 1962 à 2010, la population littorale métropolitaine a augmenté de 41 %. Dans les départements d'outre-mer, elle a presque doublé (+89 %) avec un accroissement très important depuis 1982 (ONML, 2016).

En métropole, l'arrière-pays proche voit également sa densité de population nettement augmenter du fait de l'étalement progressif de la population à l'intérieur des terres.

Depuis 1962, et avec une nette accélération depuis 1999, la densité de population dans l'arrière-pays du littoral métropolitain a augmenté de plus de 70 % (ONML, 2016).

Selon les projections de l'INSEE, la croissance de la population des départements littoraux ne devrait pas s'essouffler. Avec comme hypothèse le maintien des tendances démographiques récentes, la population des départements littoraux devrait augmenter de 4,5 millions d'habitants d'ici 2040 : 3,9 millions en métropole (+17 %) et 660 000 en outre-mer (+36 %). La population des communes littorales pourrait augmenter de 1,4 million d'habitants et atteindre plus de 9 millions en 2040 (ONML, 2016).

Une économie présentielle tournée vers le tourisme et la villégiature

La sphère présentielle (activités majoritairement tournées vers la satisfaction des ménages présents dans la zone) et les activités de service aux personnes, résidents et touristes, sont aujourd'hui le principal moteur de l'emploi dans les communes littorales. En 2010, la part des salariés travaillant dans la sphère présentielle s'élevait





à près de 76 % – 80 % en outremer et 75 % en métropole, soit 8 points de plus que la moyenne nationale (MEDDE/MELTR, 2014).

En 2012, la capacité d'accueil touristique des communes littorales métropolitaines s'élève ainsi à 7,8 millions de lits, soit 8 850 lits par commune. C'est plus que le nombre d'habitants par commune littorale et plus de 15 fois la moyenne hexagonale (MEDDE/MELTR, 2014).

Les trois quarts de ces capacités d'accueil correspondent aux résidences secondaires, très nombreuses sur le littoral métropolitain, où elles représentent près de 3 logements sur 10. Le quart restant, 1,85 millions de lits, correspond à l'accueil marchand, essentiellement en campings (MEDDE/MELTR, 2014).

Une attractivité source de déséquilibres

Si l'attractivité démographique et économique des littoraux est source de dynamisme, elle fragilise également les équilibres sociaux, territoriaux, économiques ou environnementaux.

Cette attractivité génère un renchérissement du foncier et de l'immobilier en zone littorale. Il en résulte des difficultés de maintien pour les populations locales et d'installation pour les nouvelles populations, actives, saisonnières ou retraitées, aux revenus modestes, fréquemment contraintes de s'installer en zones rétro-littorales ou dans l'arrière-pays.

Cette attractivité démographique et économique s'accompagne de la multiplication des constructions de logements et d'équipements correspondants. Cette tendance se poursuit aujourd'hui dans les communes littorales, et plus fortement en zone rétro-littorale, en portant atteinte au cadre de vie : mitage de l'espace, artificialisation des surfaces, dégradation des milieux naturels et des paysages, saturation des infrastructures routières... En 2012, la part des territoires artificialisés des communes littorales s'élevait à 14,6 % du territoire contre 5,5 % dans l'arrière-pays et en métropole, soit 2,6 fois plus. Entre 2006 et 2012, 0,3 % de la surface totale des communes littorales a été artificialisé, soit 2 fois plus que la moyenne métropolitaine. (ONML, 2016)

Elle induit pour les communes des investissements coûteux dans des capacités de traitements des eaux usées, dont la gestion est compliquée par des variations importantes de populations, ce qui présente des risques de pollutions microbiologiques et de déchets aquatiques.

Un territoire vulnérable : risques littoraux et changements climatiques

Selon les résultats de l'évaluation préliminaire des risques, 1^{ère} étape de mise en œuvre de la directive inondation conduite en 2011, 1,4 millions de résidents permanents en métropole, 129 000 dans les départements d'outremer, et au moins





850 000 emplois en métropole seraient aujourd'hui potentiellement exposés aux submersions marines (MEDDE, 2012).

Sur les territoires où les tendances d'évolution passée ont pu être estimées dans le cadre de l'élaboration, en 2015, de l'indicateur national de l'érosion côtière, 22 % des côtes métropolitaines (hors Corse), soit plus de 650 km de côte, sont en recul avec des vitesses variant de 0,1 à 8 m/an. 142 communes sont concernées par des vitesses d'érosion supérieures à 0,5 m par an et 19 par des vitesses supérieures à 3 m par an (MEDDE, 2015b).

Le changement climatique et l'élévation du niveau de la mer pourraient sensiblement amplifier ce potentiel de risques naturels auxquels les espaces littoraux sont particulièrement exposés.

Selon les projections du dernier rapport du GIEC, l'élévation du niveau moyen mondial de la mer entre les périodes 1986-2005 et 2081-2100, en réponse au réchauffement des océans et à la fonte des glaciers et calottes polaires, serait comprise entre 26 et 55 cm pour le scénario le plus optimiste et entre 45 et 82 cm pour le plus pessimiste (MEDDE, 2015c).

Les niveaux marins extrêmes ayant suivi, au cours des dernières décennies, la même tendance à la hausse que l'élévation du niveau de la mer, l'aggravation des submersions marines sera la conséquence la plus immédiate de l'élévation du niveau de la mer, même si localement d'autres facteurs pourront exacerber ou modérer ces tendances.

Et si le 5^e rapport d'évaluation du GIEC se montre prudent sur une éventuelle évolution de la fréquence et de l'intensité des tempêtes, il est par contre probable que le changement climatique fasse augmenter l'intensité des cyclones tropicaux.





REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Cluster maritime français (2015), [Brochure 2015 /2016](#)

European Science Fondation (2010) : [Marine Biotechnology: A New Vision and Strategy for Europe](#)

FranceAgrimer (2016), [Les filières pêche et aquaculture en France – Édition 2016](#)

Ifremer (2013), [Les données économiques maritimes française 2013](#)

INSEE / ONML (2015), [L'économie maritime : des activités diverses et localisées](#), Insee Première n°1573

MEDDE (2012), [Principaux enseignements de la première évaluation des risques d'inondation sur le territoire français - EPRI 2011](#)

MEDDE (2013), [Stratégie nationale portuaire](#)

MEDDE / MELTR (2014), [Etat des lieux "Mer et littoral" – Rapport final](#)

MEDDE (2014), [Pêche et aquaculture – Chiffres clés – Édition 2014](#)

MEDDE (2015a), [Flotte de commerce sous pavillon français – Janvier 2015](#)

MEDDE (2015b), [Développer la connaissance et l'observation du trait de côte - Contribution nationale pour une gestion intégrée](#)

MEDDE (2015c), [Le climat de la France au XXIe siècle – Volume 5 – Changement climatique et niveau de la mer : de la planète aux côtes françaises](#)

MEMM (2016a), [Flotte de commerce sous pavillon français – Janvier 2016](#)

MEEM (2016b), [Stratégie nationale portuaire en outre-mer](#)

OCDE (2016), [The Ocean Economy in 2030, OECD Publishing](#)

ONML (2016), [Les données clés de la mer et du littoral - Synthèse des fiches thématiques](#)

