

MAQUETTAGE EN COURS

# PORTS ET INDUSTRIES NAVALES ET NAUTIQUES



D08-OE04-AN1

**Recenser et équiper en système de traitement des effluents les aires de carénage des ports de plaisance, des zones de mouillage et des chantiers nautiques.**  
**Sensibiliser les gestionnaires et les usagers aux bonnes pratiques de carénage.**

<b>Façade concernée</b>	MEMN	X	NAMO	X	SA	X	MED	X		
<b>Descripteur du BEE</b>	1-OM	1-PC	1-MT	1-HB	1-HP	2	3	4	5	6
	7	8	9	10	11					
<b>Thématiques Socio-économiques</b>	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC
<b>Zones de la carte des vocations MED</b>	1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30.									

## Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Cette action est la poursuite et le complément de la mesure M013 du programme de mesure du premier cycle. Elle vise à protéger le littoral marin contre les pollutions diffuses et les espèces non indigènes. Le CEREMA a réalisé, en 2017-2018, une étude pour recenser les aires de carénage des ports de plaisance, des zones de mouillage et des chantiers nautiques et identifier leur niveau d'équipement. Les données ainsi collectées renseignent une couche d'information géographique mise en ligne sur le portail Géolittoral début 2019. A cette date, 1543 sites (zones de mouillage, chantiers nautiques privés, ports de plaisance) ont été intégrés dans la base de données. Sur les aires de carénage recensées moins de la moitié sont équipées d'un système de traitement des effluents et moins de 20% ont un traitement satisfaisant en terme de lutte contre les rejets de contaminant dans le milieu. Cette action est donc poursuivie afin de compléter le recensement de ces aires de carénage, de les équiper d'un système de traitement des effluents compatible avec la préservation du milieu marin et de sensibiliser les usagers et les gestionnaires aux bonnes pratiques de carénage.

## Description des sous-actions

### Sous-action 1

<b>Libellé</b>	<b>Poursuivre le recensement des aires de carénage des ports de plaisance, des zones de mouillage et des chantiers nautiques et mettre à jour annuellement la couche SIG du portail Géolittoral</b>
<b>Descriptif synthétique</b>	Cette première action consiste à poursuivre le travail d'enquête afin de compléter les informations sur les aires de carénage et mettre à jour la couche SIG du portail géolittoral. En septembre de chaque année au plus tard, les données recueillies par les 25 DDTM sont transmises au CEREMA. Ce dernier publie en décembre une couche actualisée sur le portail Géolittoral.

### Sous-action 2

<b>Libellé</b>	<b>Poursuivre l'équipement des aires de carénage en système de traitement des effluents et/ou leur mutualisation en coordination avec le programme de mesures de la Directive Cadre sur L'Eau (DCE)</b> <b>Etudier les opportunités d'utiliser des équipements de carénage mobiles adaptés.</b>
<b>Descriptif synthétique</b>	Cette action consiste à identifier des sites prioritaires pour l'équipement en installation de traitement des effluents et inciter les gestionnaires à leur équipement. Dans des situations pertinentes (pour des zones de mouillage, pour des petits ports d'échouage par exemple) des solutions de mutualisation de ces aires de carénage équipées pourront être étudiées y compris avec recours à des équipements mobiles. Les agences de l'eau peuvent subventionner ces travaux d'équipement à hauteur de 50% car ils contribuent à résorber une pollution existante.

### Sous-action 3

<b>Libellé</b>	<p><b>Echanger, mutualiser, harmoniser à l'échelle nationale les actions, documents, bonnes pratiques sur les aires de carénage :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ecrire un guide pour fixer les seuils à prendre en compte dans les arrêtés préfectoraux relatifs à l'exploitation des aires de carénage et s'assurer de la conformité des arrêtés avec ce guide.</li> <li>- Créer une plateforme nationale d'échanges et de mutualisation des documents</li> </ul>
<b>Descriptif synthétique</b>	<p>Les aires de carénage ne sont pas spécifiquement mentionnées dans le code de l'environnement en tant qu'activité. Cependant, la construction, l'aménagement et l'exploitation des aires de carénage relèvent d'une autorisation ou d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau en application des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement.</p> <p>Aucun texte réglementaire ne spécifie les normes de rejet pour les effluents aires de carénage. L'objectif de ce guide est donc de définir des paramètres à analyser et des seuils de rejets adaptés à la taille de l'aire de carénage et à la sensibilité du milieu récepteur. Une plateforme nationale permettra également de mettre en commun les expériences notamment dans le domaine des méthodes de carénage alternatives.</p>

### Sous-action 4

<b>Libellé</b>	<p><b>Sensibiliser les gestionnaires des aires de carénage et les plaisanciers aux bonnes pratiques de carénage et d'entretien des carènes des bateaux ainsi qu'aux méthodes de carénage alternatives.</b></p>
<b>Descriptif synthétique</b>	<p>Accompagner les ports dans l'information et la sensibilisation des usagers aux bonnes pratiques de carénage et à la promotion des pratiques vertueuses pour l'environnement notamment promouvoir les alternatives aux peintures antifouling avec biocides.</p>

	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
<b>Date de début prévisionnel de la sous-action</b>	2022	2022	2022	2022
<b>Date de fin prévisionnelle de la sous-action</b>	2027	2027	2022	2027
<b>Pilote(s)</b>	DDTM DREAL	Collectivités territoriales Gestionnaires de ports (NAMO)	DEB	DEB DIRM
<b>Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)</b>	CEREMA	AE DDTM DREAL	DDTM DREAL AE OFB	OFB Unions portuaires Collectivités territoriales DDTM DREAL CCI (NAMO) SEM (NAMO)
<b>Financements potentiels</b>	CEREMA	Etablissements publics : AE Collectivités territoriales gestionnaires d'aires de carénage, entreprises privées (chantiers nautiques)	BOP 113	Etablissements publics : OFB, AE, Collectivités territoriales Unions portuaires Syndicats de plaisance Armateurs de France Associations

### Action au titre de la DCSMM

Oui

### Incidences économiques et sociales

L'incidence de cette action devrait être modérée pour les ports de plaisance qui sont pour la plupart déjà équipés, et qui le sont même de plus en plus dans le cadre de la démarche Ports Propres. La question se pose davantage pour les petits ports et les aires de mouillages, notamment pour les équipements et les cales de mise à l'eau, où des mutualisations avec les ports de plaisance devraient être envisagées. Des aides des agences de l'eau sont possibles. Enfin, les ports de plaisance sont déjà engagés dans des démarches de sensibilisation des plaisanciers aux bonnes pratiques.

## **Efficacité environnementale et faisabilité**

Efficacité environnementale potentiellement forte.  
Efficacité dépendante des mesures de sensibilisation des gestionnaires et les usagers aux bonnes pratiques de carénage.

## **Coût prévisionnel**

Environ 327 000 €/façade dont :

- Fonctionnement : temps agent de 1,41 ETP pour le recensement et la mise à jour de la BDD, accompagner l'équipement des aires de carénage en système de traitement des effluents
- Investissement : 120 000 €/façade pour l'équipement des aires de carénage en système de traitement des effluents et/ou leur mutualisation;
- Sensibilisation et communication : 122 000 €/façade pour le financement d'actions de sensibilisation ou d'outils de communication et pour édition du guide.

## Encourager et accompagner la réalisation de dragages mutualisés et favoriser la création pérenne de filières de valorisation des sédiments adaptées aux territoires

Façade concernée	MEMN	X	NAMO	X	SA	X	MED	X		
Descripteur du BEE	1-OM	1-PC	1-MT	1-HB	1-HP	2	3	4	5	6
	7	8	9	10	11					
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC
Zones de la carte des vocations MED	1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30.									

### Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Les schémas d'orientation et de gestion des sédiments de dragage permettent aux ports de mettre en commun l'ensemble des problématiques liées au dragage : le diagnostic initial, les moyens technique de dragage, les coûts afférents, les solutions de traitement et de dépollution des sédiments dragués, leurs voie de valorisation. Dans le cadre de la mesure M024-NAT1b du PAMM, en juin 2016, une note méthodologique élaborée par le MTEs a permis de poser certains principes et préconisations sur la réalisation de ces schémas, l'établissement de leurs périmètres, le diagnostic des moyens et l'animation préconisée. Ces travaux s'inscrivent en complémentarité et en prévision des évolutions réglementaires liées à l'article 85 de la loi sur l'économie bleue qui amorce un nouveau seuil générant l'interdiction de l'immersion (N3) et les différents objectifs environnementaux opposables portant sur la réduction des impacts sur les habitats par l'étouffement, l'abrasion et la réduction des pertes physiques.

L'objectif de l'action est la mutualisation et la coordination des activités de dragages pour une réduction des impacts, des coûts et la mutualisation des sédiments possédants des caractéristiques granulométriques et de contamination similaires dans des filières de traitement et de valorisation terrestre (dont rechargement de plages) générant ainsi un apport économique dans les territoires en termes d'innovation, d'économie circulaire et de réemploi local des matériaux dans des filières d'aménagement et de valorisation des sols et des ouvrages.

Cette action doit s'inscrire en cohérence avec les mesures des SDAGE.

### Description des sous-actions

#### Sous-action 1

**Libellé** Encourager la réalisation des dragages mutualisés couplés au traitement et à la valorisation des sédiments, au travers de schémas d'orientation territorialisés des opérations de dragage et de gestion des sédiments dragués.

#### Descriptif synthétique

L'objectif de la sous-action est d'inciter et d'accompagner techniquement et administrativement les collectivités ou les groupements de ports à une échelle territoriale pertinente à réaliser des schémas qui dépassent l'acquisition de données sur la pollution des sédiments, et offrent une réelle planification territoriale, temporelle et financière des dragages sur un pas de temps prospectif mais réaliste. Ces schémas doivent tenir compte des évolutions réglementaires liées aux seuils de contaminations et à une volonté de rationaliser les immersions de sédiments au vu de l'impact environnemental potentiel de la pratique (étouffement, envasement). Ils doivent alors identifier les voies de valorisation (en mer ou à terre) des sédiments incluant la phase de traitement et de dépollution, cette phase pouvant nécessiter d'identifier une parcelle foncière dédiée. Ils doivent enfin établir les volumes prévisionnel et définir un rythme de dragage permettant de structurer le cas échéant des filières de valorisation. Cet accompagnement peut se faire par voie d'appel à projet.

## Sous-action 2

<b>Libellé</b>	<b>Promouvoir les techniques de valorisation existantes tout en développant de nouvelles méthodologies de valorisation à terre des sédiments dragués, par exemple en techniques routières, travaux maritimes, ballastières, aménagements et constructions, agriculture.</b>
<b>Descriptif synthétique</b>	La planification des volumes de sédiments dragués et leur caractérisation en termes de granulométrie et de contamination permettent de prévoir leur traitement et leur réutilisation. Un guide de valorisation des sédiments en techniques routières existent, mais les liens entre les services portuaires en charge des dragages et les services d'aménagement ou les services routiers des collectivités locales doivent être fluidifiés et systématisés pour réutiliser ces sédiments lorsqu'ils le permettent. La communication sur les initiatives existantes et la diffusion des bonnes pratiques doit être favorisée. D'autres techniques de valorisation (terres fertiles, aménagements marins) doivent faire l'objet de recherches plus approfondies et de validation, notamment en termes d'écotoxicité des sédiments réutilisés. L'utilisation des sédiments dragués doivent être orientés vers ces filières jusqu'à les mener à leur stabilisation.

## Sous-action 3

<b>Libellé</b>	<b>Analyser la possibilité d'une expérimentation de dragage à procédure simplifiée.</b>
<b>Descriptif synthétique</b>	La possibilité d'utiliser une procédure simplifiée pour des dragages mutualisés innovants pourra être étudiée en fonction des possibilités législatives ouvertes par le projet de loi organique relatif à la simplification des expérimentations mises en œuvre sur le fondement du quatrième alinéa de l'article 72 de la Constitution (procédure accélérée déclenchée en juillet 2020).

	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
<b>Date de début prévisionnel de la sous-action</b>	2022	2022	2022	
<b>Date de fin prévisionnelle de la sous-action</b>	2027	2027	2027	
<b>Pilote(s)</b>	Collectivités	Collectivités, DIRM, DREAL	DIRM MED	
<b>Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)</b>	DIRM DREAL DDTM AEAP, AESN, AELB, AEAG	AEAP, AESN, AELB, AEAG DREAL DDTM GPMSN	DDTM	
<b>Financements potentiels</b>	<b>Collectivités territoriales :</b> collectivités régionales, collectivités départementales, métropoles, EPCI <b>Etat :</b> BOP 113, BOP 205 <b>Crédits communautaires :</b> FEAMPA, CPER	<b>Collectivités territoriales :</b> collectivités régionales, collectivités départementales, métropoles, EPCI <b>Etat :</b> BOP 113, BOP 205 <b>Etablissements publics :</b> AE, ADEME	Temps agent	

### Action au titre de la DCSMM

oui

### Incidences économiques et sociales

L'incidence de cette action porte essentiellement sur la valorisation des sédiments de dragage. Elle pourrait être de faible à forte pour les ports selon les seuils qui seront finalement adoptés dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 85 de la loi sur l'Economie Bleue. Cela pourrait en effet avoir des conséquences importantes en termes de traitement des sédiments, dans la mesure où, même si des filières de valorisation à terre se développent, le coût demeure à ce jour élevé. Il semble par ailleurs nécessaire de travailler sur la filière de l'immersion, en complément des sédiments non immergés. La question de l'implication d'autres acteurs (collectivités territoriales, BTP, ...) est aussi posée.

**Efficacité environnementale et faisabilité**

Efficacité environnementale potentiellement forte.  
L'action pourrait contribuer à la réduction de l'impact des activités de dragage et clapage sur l'environnement.

**Coût prévisionnel**

Environ 521 000 €/façade dont :  
- Fonctionnement : temps agent de 0,35 ETP pour l'accompagnement dans la mise en place des schémas territorialisés ;  
- Investissement : 500 000 €/façade pour la mise en place de 5 schémas territorialisés.

D08-OE05-AN1

## Limiter/interdire les rejets des scrubbers (laveurs des gaz d'échappement des navires) à boucle ouverte dans des zones spécifiques

<b>Façade concernée</b>	MEMN	X	NAMO	X	SA	X	MED	X		
<b>Descripteur du BEE</b>	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6
<b>Thématiques Socio-économiques</b>	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
<b>Zones de la carte des vocations MED</b>	TOU SPP LAM EMP FOR R-I CON TSO SEN SEC									
	1 ; 2 ; 4 ; 7 ; 9 ; 12 ; 16 ; 22 ; 23 ; 26 ; 28 30									

### Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

La réglementation internationale en matière d'émissions atmosphériques de soufre par les navires a évolué au 1<sup>er</sup> Janvier 2020, induisant un accroissement du nombre de navires équipés de systèmes d'épuration des gaz d'échappement par lavage des fumées (appelés *scrubbers*). Ces scrubbers, lorsqu'ils sont en boucle dite ouverte, rejettent directement dans le milieu marin l'eau de lavage des fumées. Cette eau contient de nombreux contaminants (notamment des métaux lourds et des hydrocarbures aromatiques polycycliques) qui ont un impact négatif sur l'ensemble du biotope. Cette pollution et la menace de son aggravation pèsent sur l'environnement marin, notamment dans les aires vulnérables comme les estuaires, les enceintes portuaires et les zones de mouillage.

### Description des sous-actions

#### Sous-action 1

<b>Libellé</b>	<b>Mettre en place une réglementation pour limiter/interdire les rejets des scrubbers à boucle ouverte dans les eaux françaises dans la limite des 3 milles.</b>
<b>Descriptif synthétique</b>	En France, l'article R. 5 333-28 du code des transports précise qu'il est défendu de porter atteinte au plan d'eau et à la conservation de ses profondeurs notamment en rejetant des eaux contenant des matières organiques ou non, pouvant porter atteinte à l'environnement. Sur ce fondement, certains grands ports maritimes ont d'ores et déjà modifié leur règlement de police portuaire en retranscrivant localement cette interdiction générale de rejet. Tous les grands ports maritimes sauf celui de Rouen ont intégré une interdiction de rejet de ces effluents dans le règlements locaux. Une réglementation sera mise en place pour interdire les rejets des scrubbers à boucle ouverte dans les eaux territoriales françaises, dans la limite des 3 milles. Les contrôles seront effectués par les inspecteurs des centres de sécurité des navires.

#### Sous-action 2

<b>Libellé</b>	<b>Contribuer à la mise en place d'une réglementation harmonisée au niveau de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Union européenne (UE) sur les rejets des scrubbers à boucle ouverte : limiter/interdire ces rejets dans des zones spécifiques comme les ports, les baies fermées, les zones écologiquement sensibles.</b>
<b>Descriptif synthétique</b>	La France plaide pour une interdiction de ces rejets au niveau mondial en étant particulièrement active à l'Organisation maritime internationale (OMI), avec pour contrainte les temps longs et incompressibles des négociations internationales. Un expert français de l'Ifremer participe, aux côtés de sept autres scientifiques, aux travaux du groupe d'experts onusien chargé de conseiller l'OMI sur ce sujet. En parallèle, la DEB a confié à l'Ifremer une étude sur les impacts environnementaux des rejets polluants des émissions de gaz d'échappement de navires.



### Sous-action 3

<b>Libellé</b>	<b>Dans les grands ports maritimes, développer les services portuaires de réception des eaux de lavages des scrubbers hybrides ou à boucle fermée.</b>			
<b>Descriptif synthétique</b>	Les GPM ne sont pas maître d'ouvrage de ces équipements mais peuvent susciter une offre de service en ce sens par les opérateurs portuaires.			
	<b>Sous-action 1</b>	<b>Sous-action 2</b>	<b>Sous-action 3</b>	<b>Sous-action 4</b>
<b>Date de début prévisionnel de la sous-action</b>	2020	2020	2022	
<b>Date de fin prévisionnelle de la sous-action</b>	2022	2023	2027	
<b>Pilote(s)</b>	DAM DEB	DAM DEB	GPMM	
<b>Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)</b>	GPM Autorités portuaires Armateurs de France IFREMER CCS : commission centrale de sécurité	Représentation française à l'OMI Représentation française à l'UE DG ENV (CE) IFREMER	Opérateurs portuaires	
<b>Financements potentiels</b>	Pas de financement requis	Pas de financement requis	Privé : opérateurs portuaires	
<b>Action au titre de la DCSSM</b>	Oui			

### Incidences économiques et sociales

L'incidence de cette action pour les ports est plutôt considérée comme faible dans la mesure où les rejets de scrubbers à boucle ouverte sont déjà interdits dans la plupart des GPM, cette interdiction figurant dans leur règlements de police particuliers. L'enjeu se pose davantage en termes de compétitivité entre ports, au regard de la mise en place de cette obligation à l'échelle européenne. La nécessité porte désormais sur le développement de services de récupération et traitement des déchets issus des scrubbers à boucle fermée, démarche dans laquelle certains ports se sont déjà engagés. En revanche, pour le transport maritime, l'incidence économique de la généralisation de l'interdiction des scrubbers à boucle ouverte au niveau national pourrait être non négligeable, avec un coût du carburant plus élevé.

### Efficacité environnementale et faisabilité

Efficacité environnementale forte.  
Cette action pourrait contribuer à la réduction des risques de pollution dans des zones spécifiques comme les ports, les baies fermées, les zones écologiquement sensibles.

### Coût prévisionnel

Environ 51 000 €/façade dont :  
- Fonctionnement : temps agent de 0,82 ETP pour la mise en place d'une réglementation;  
- Investissement : 1 500 € pour consultation d'experts.

# Réduire les apports atmosphériques de contaminants liés au transport maritime notamment par le soutien aux stratégies locales de décarbonation (GNL, GNV, hydrogène, voile)

Façade concernée	MEMN			NAMO			SA			MED	X
Descripteur du BEE	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6	
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO	
	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC	
Zones de la carte des vocations MED	1; 2 ; 4 ; 7 ; 9 ; 12 ; 16 ; 22 ; 23 ; 26 ; 28 30										

## Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Les navires participent à la pollution atmosphérique en émettant notamment des oxydes de soufre, des oxydes d'azote et des particules fines. Lorsqu'ils se trouvent dans les ports, en particulier dans des agglomérations densément peuplées, leurs émissions augmentent parfois significativement les niveaux de pollution urbains.

La réduction de ces nuisances est une attente forte de nos concitoyens. En matière d'oxydes de soufre, une première étape importante sera franchie grâce à l'entrée en vigueur au plan mondial le 1er janvier 2020, d'une nouvelle norme qui divise par sept le taux de soufre des carburants marins (0,5 % au lieu de 3,5 % aujourd'hui ; source *Cimer 2019*).

Réduire ces émissions nécessite d'accompagner les ports et les armateurs dans la transition écologique et notamment énergétique des navires, par le développement de l'offre des carburants à faible émission (GNL, GNV, H2) et l'adaptation des structures portuaires à les recevoir et les ravitailler.

Les mesures des Cimer 2018 et 2019 ont demandé à chaque grand port maritime d'élaborer une stratégie de transition écologique, cohérente avec la Stratégie nationale portuaire qui en fait l'un de ses axes structurants. L'action ne doit pas limiter aux grands ports maritimes mais s'élargir à l'ensemble des ports de commerce ou accueillant de la grande plaisance. Les stratégies régionales jouent alors un rôle essentiel pour établir le dialogue avec les armateurs et dimensionner la chaîne d'approvisionnement des navires.

En Méditerranée enfin, la mise en place à terme d'une zone SECA limitera encore les émissions de soufre.

## Description des sous-actions

### Sous-action 1

Libellé	<b>Accompagner la mise en place des stratégies régionales et portuaires de développement des carburants à moindre émission pour une réduction des émissions atmosphériques et gaz à effet de serre.</b>
Descriptif synthétique	Les stratégies régionales sont essentielles, à l'image du Plan escale zéro fumée lancé par la Région Sud, ou des axes de réflexion de la Région Occitanie autour des projets innovants soutenus par le plan Littoral 21 (barge à hydrogène, etc.). Ces réflexions doivent être développées et soutenues localement, mais aussi structurées à l'échelle du bassin méditerranéen, en cohérence avec les routes maritimes existantes. Cet accompagnement se fera en lien avec les trajectoires de transition écologique pour une atteinte de la neutralité carbone décrites dans les projets stratégiques des grands ports maritimes et dans la stratégie de déploiement des carburants alternatifs établies en cohérence avec les orientations fixées par la Stratégie Nationale portuaire (SNP).

### Sous-action 2

Libellé	<b>Contribuer à la mise en place d'une zone SECA en méditerranée</b>
---------	--

## Descriptif synthétique

La DAM est mobilisée depuis 2017 pour que la mer Méditerranée soit entièrement désignée zone à basses émissions atmosphériques (dite « zone ECA »). La mise en place d'une zone ECA (SECA et/ou NECA) par l'OMI, actuellement étudiée à la demande de la France, sera un pas supplémentaire dans la réduction des émissions soufrées et/ou azotées

Après une première victoire lors de la signature par tous les États méditerranéens d'un accord en décembre 2019, la France est parvenue à mobiliser ONG, chercheurs, armateurs, États européens et tiers pour créer, en deux mois, un consortium international et répondre à l'appel à projets LIFE de la Commission européenne.

Grâce à ce projet, plus de 650 000 euros ont été réunis, dont 100 000 euros par la DAM, que la Commission abondera d'environ 1 million d'euros.

L'objectif : réaliser toutes les études socio-économiques, environnementales et sanitaires nécessaires au dépôt du dossier final à l'Organisation maritime internationale.

	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022		
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027		
Pilote(s)	Collectivités DAM	DAM		
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	Ports Unions portuaires socioprofessionnels (compagnies maritimes et armateurs, etc.)	Convention de Barcelone, Représentation permanente à l'OMI, DAEI		
Financements potentiels	Collectivités : collectivités régionales, CPER Etablissements publics : ADEME	voir avec DAM		

## Action au titre de la DCSMM

Oui

## Incidences économiques et sociales

Cette action s'inscrit dans une dynamique déjà à l'œuvre pour les grands ports maritimes dans le cadre de la Stratégie Nationale Portuaire. Plusieurs grands ports, dont Marseille, sont ainsi déjà engagés dans la mise en place de filières énergétiques nouvelles. Néanmoins, cette action vise à s'étendre également aux ports de commerce ou accueillant de la grande plaisance. Dès lors, les incidences en termes d'investissements pourraient ne pas être neutres, même s'ils seront soutenus par des aides publiques.

## Efficacité environnementale et faisabilité

Efficacité environnementale modérée.  
Il y a un manque de connaissances sur les apports atmosphériques. La faisabilité de l'action dépend de la capacité de financement de l'action.

## Coût prévisionnel

Coût estimé à 30 000 €/façade : temps agent de 0,5 ETP pour accompagnement dans la mise en place du plan du Plan escale zéro fumée et mise en place d'une zone SECA en méditerranée.

D11-OE01-AN1

## Collecter les données relatives au bruit impulsif émis dans le cadre d'opérations industrielles et les diffuser

<b>Façade concernée</b>	MEMN	X	NAMO	X	SA	X	MED	X		
<b>Descripteur du BEE</b>	1-OM	1-PC	1-MT	1-HB	1-HP	2	3	4	5	6
	7	8	9	10	11					
<b>Thématiques Socio-économiques</b>	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC
<b>Zones de la carte des vocations MED</b>	Toutes les zones sauf 19									

### Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Dans le cadre des campagnes scientifiques l'Etat est destinataire des rapports de campagne, et l'Etat (ou l'établissement public à qui l'Etat délègue cette compétence, en l'occurrence le SHOM) suit l'ensemble des autorisations de travaux dans les ZEE, les relancent et demandent rapports et données suite aux campagnes menées. Ce schéma n'a pas trait sur les activités industrielles. Rendre obligatoire pour les industriels de fournir aux autorités les impacts des activités menées permettrait d'avoir une vision plus précise des impacts des activités émettrices de bruit impulsif, au travers d'une bancaisation et pérennisation des données afférentes.

### Description des sous-actions

#### Sous-action 1

<b>Libellé</b>	<b>Rendre obligatoire la collecte de données de bruit impulsif pour les industriels dont les activités sont les suivantes : déroctage par explosif/minage, sismique (canon à air), sismique (boomer et sparker), battage de pieux, sondeurs monofaisceaux, sondeurs multifaisceaux, sonars civils, pingers</b>
<b>Descriptif synthétique</b>	Vérifier si les activités relevant de campagnes industrielles peuvent s'inscrire dans le décret n° 2017-956 du 10 mai 2017 fixant les conditions d'application des articles L. 251-1 et suivants du code de la recherche relatifs à la recherche scientifique marine, et le cas échéant, mettre à jour ce texte, en particulier les articles 10,11, 14, 15. Ce travail pourra être mené en lien avec les partenaires scientifiques et économiques sur le bruit sous-marin

#### Sous-action 2

<b>Libellé</b>	<b>Assurer le stockage et la diffusion des données</b>
<b>Descriptif synthétique</b>	L'organisme chargé du stockage et de la diffusion des données pourrait être le SHOM, comme c'est le cas pour les campagnes scientifiques. Les données ainsi collectées pourraient alimenter le registre national des émissions impulsives SIRENE , piloté par le SHOM.

	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
<b>Date de début prévisionnel de la sous-action</b>	2022	2022		
<b>Date de fin prévisionnelle de la sous-action</b>	2022	2027		

<b>Pilote(s)</b>	DEB DAM	DEB DAM		
<b>Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)</b>	SHOM DDTM (NAMO) DREAL (NAMO)	SHOM DDTM (NAMO) DREAL (NAMO)		
<b>Financements potentiels</b>	BOP 113	BOP 113		

<b>Action au titre de la DCSMM</b>	Oui
------------------------------------	-----

### **Incidences économiques et sociales**

Pour les activités concernées, cette action peut induire des coûts supplémentaires de travail et de matériel qui resteront cependant probablement marginaux au regard des chantiers concernés (EMR, extraction granulat, etc.).

### **Efficacité environnementale et faisabilité**

Efficacité écologique modérée.  
Le niveau de connaissances relatif aux impacts des bruits impulsifs est encore faible. L'efficacité de l'action peut être fragilisée par le fait que les sous actions sont dépendantes les unes des autres (d'abord la collecte des données, ensuite leur stockage et diffusion).

### **Coût prévisionnel**

Environ 58 000 €/façade dont :  
- Fonctionnement : temps agent de 0,12 ETP pour vérification de l'application des articles de loi et la diffusion des données;  
- Investissement : 50 000 €/façade pour financement du SHOM pour le stockage.

INN-NAT01

## Contribuer au dialogue entre l'Etat et la filière en matière de soutien à la R&D et rendre plus lisible le soutien de l'Etat notamment en termes de propulsions propres et d'écoconception

Façade concernée	MEMN	X	NAMO	X	SA	X	MED	X		
Descripteur du BEE	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
Zones de la carte des vocations MED	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC
1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30.										

### Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Le **pilotage unifié du soutien à l'innovation** est une demande forte de la filière des industries nautiques et navales. La création en 2018 du CORIMER, ex-CORICAN élargi aux quatre groupements industriels (industries navales, Offshore, énergies marines renouvelables et industries et services nautiques), permet cette unification. Le CORIMER devient **l'instance de dialogue et d'orientation** entre le Comité R&D de la filière des industriels et les pouvoirs publics.

**Quatre ambitions**, dotées de quatre feuilles de route, ont été définies en 2018 dans ce nouveau cadre de gouvernance de la R&D : Green ship, Smart ship, Smart yard et Smart offshore industries. Le premier appel à projet du CORIMER a été lancé en 2019 sur ces quatre axes (engagements 1 et 2 du projet structurant n°1 du Contrat stratégique de filière).

Cette nouvelle gouvernance doit poursuivre sa montée en puissance et accompagner la reprise des filières après la crise sanitaire et leur compétitivité sur le long terme par l'innovation (atteinte de l'engagement 3 du projet structurant n°1 du CSF). L'organisation de la communication des travaux du CORIMER auprès des façades et des acteurs locaux peut être améliorée, par l'implication des Conseils maritimes de façade, et permettre ainsi une meilleure lisibilité dans les territoires du soutien de l'État à la R&D et aux industries.

### Description des sous-actions

#### Sous-action 1

Libellé	<b>Poursuivre la montée en puissance du CORIMER dans la dynamique de soutien aux projets et la représentativité des entreprises des industries maritimes françaises dans les programmes de recherche nationaux et européens.</b>
Descriptif synthétique	Au travers des travaux du CORIMER et du Comité R&D : - poursuivre la mise en place d'appels à projets répondant aux enjeux des quatre filière. Ces appels à projets viseront à encourager les projets collaboratifs et en augmenter la part dans les projets déposés. - poursuivre les efforts de lisibilité des différents guichets de financements auprès des industriels pour favoriser l'émergence de projets adaptés. - anticiper la représentation de la filière mer dans les programmes de recherche européens (FP9 notamment) pour assurer une représentativité des entreprises françaises.

#### Sous-action 2

Libellé	<b>Améliorer l'information pour les acteurs de la façade sur les travaux du CORIMER et les guichets de financements mobilisables au niveau national et européen</b>
Descriptif synthétique	Mettre en place une communication régulière entre la façade et le CORIMER sur ses travaux. Les DIRM, en tant que secrétariat des Conseils maritimes de façade et de leurs commissions, avec un accompagnement des Pôles Mer, pourraient assurer la diffusion d'une information sur les travaux du CORIMER, les besoins des industriels, les calendriers d'appel à manifestation d'intérêt et réciproquement valoriser les opportunités locales ou projets innovants.

### Sous-action 3

<b>Libellé</b>	<b>Favoriser la recherche et développement pour le déploiement des carburants et des propulsions alternatifs, des infrastructures de recharge, notamment de gaz naturel liquéfié (GNL).</b>
<b>Descriptif synthétique</b>	La <b>propulsion propre et décarbonée</b> est un axe important de la feuille de route de la filière. En termes de propulsion propre et décarbonée, les projets de recherche s'articulent autour de deux grands domaines : la <b>réduction</b> des consommations énergétiques d'une part, l'utilisation à bord d' <b>énergie renouvelables</b> (vélique, éolienne, solaire) et de biocombustibles alternatifs (GNL) d'autre part. Le décret n°2020-456 du 1er avril 2020 relatif à la programmation pluriannuelle énergétique entérine le déploiement dans tous les grands ports des infrastructures de recharge ouvertes au public pour le carburant alternatif. Des niches d'innovations sont donc à trouver dans ces domaines soutenus et demandés par la filière des industriels de la mer. Les appels à manifestation d'intérêt du CORIMER en sont le cadre adéquat. L'axe peut être repris par les contrats de filières régionaux.

### Sous-action 4

<b>Libellé</b>	<b>Soutenir et structurer la recherche l'innovation sur l'écoconception, les nouveaux matériaux, leur valorisation et leur recyclabilité dans le but d'une réduction de l'empreinte environnementale.</b>
<b>Descriptif synthétique</b>	<b>L'écoconception</b> et l'utilisation <b>des nouveaux matériaux</b> sont également des axes importants du contrat de filière et de la R&D. La filière ambitionne de se positionner comme précurseur dans les matériaux de rupture et le matériaux intelligent ou hybrides intégrant des capteurs. L'objectif est de limiter l'empreinte et l'impact environnemental par l'étude et la mise en œuvre de matériaux biocompatibles, du biosourcing, et un travail sur le recyclage et la valorisation des matériaux issus de la déconstruction. Les appels à manifestation d'intérêt du CORIMER en sont le cadre adéquat. L'axe peut être repris par les contrats de filières régionaux. Il s'agit également de favoriser l'usage de matériaux moins impactants pour la santé des salariés (exemples : les résines à faibles teneur en styrène (FTS) et d'accompagner les industries navales et nautiques à investir en faveur de la santé au travail.

	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
<b>Date de début prévisionnel de la sous-action</b>	2022	2022	2021	2021
<b>Date de fin prévisionnelle de la sous-action</b>	2027	2027	2027	2027
<b>Pilote(s)</b>	CORIMER	Ministère de la mer	CORIMER – Comité R&D	CORIMER – Comité R&D
<b>Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)</b>	<b>Ensemble des partenaires spécifiés dans le CSF</b>	DIRM Conseils maritimes de façade Collectivités	<b>Ensemble des partenaires spécifiés dans le CSF</b>	<b>Ensemble des partenaires spécifiés dans le CSF</b>
<b>Financements potentiels</b>		Pas de financements identifiés		
<b>Action au titre de la DCSMM</b>	Non			

Façade concernée	MEMN	X	NAMO	X	SA	X	MED	X		
Descripteur du BEE	1-OM	1-PC	1-MT	1-HB	1-HP	2	3	4	5	6
	7	8	9	10	11					
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC
Zones de la carte des vocations MED	1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30.									

## Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

La transformation numérique des entreprises et des produits est un enjeu essentiel pour la filière et sa compétitivité. L'intégration du numérique dans les projets de recherche et d'innovation des industries navales et nautiques pourrait principalement s'effectuer dans le cadre des feuilles de route Smart Ship (bateaux intelligents et autonomes), Smart Yard (chantiers intelligents) et Smart offshore industries (ressources marines). Cette transformation correspond à l'atteinte des engagements n°4, 5 et 6 du projet structurant n°2 du Contrat stratégique de filière. Dans le cadre des entreprises elle-même, la problématique de l'intégration du numérique porte à la fois sur les outils de production et la formation des personnels et dirigeants. La diffusion efficiente des outils numériques dans l'ensemble de la chaîne de production permettra un système industriel homogène et la possibilité de créer des plateformes et processus centralisés et communiquants entre les acteurs. La formation sera alors essentielle.

## Description des sous-actions

### Sous-action 1

Libellé	<b>Soutenir et structurer la recherche et l'innovation sur les bateaux intelligents, autonomes et sur les robots sous-marins, permettant notamment l'acquisition de connaissances environnementales</b>
Descriptif synthétique	Le <b>développement des navires intelligents et autonomes (Smart ship)</b> est un des quatre axes structurants mis en avant par la filière. Les projets retenus et favorisés dans le cadre du CORIMER devront ainsi mettre à profit les <b>nouvelles technologies de l'information</b> (intelligence artificielle, automatisation, virtualisation, connectivité, etc.) pour favoriser l'efficacité opérationnelle et l'attractivité du produit, ainsi que l'émergence de nouveaux produits et services. Notamment la participation de ces technologies appliquées aux navires, en tant que capteurs environnementaux et collecteurs de données, dans un <b>big data de la mer</b> , est à favoriser. L'intégration du numérique dans les projets de recherche et d'innovation seront aussi à favoriser pour l'amélioration de la <b>flexibilité</b> de l'outil de production et l' <b>écoconception</b> (Smart yard) et le développement des moyens de <b>prospection océanographique et de production</b> (Smart offshore industries). Le suivi des projets et de leurs résultats ainsi qu'une restitution auprès des acteurs locaux doit être organisée (cf action INN-01).

### Sous-action 2

Libellé	<b>Bancariser et harmoniser les modalités de passage au numérique (digitalisation, stockage, interopérabilité, cybersécurité, intelligence artificielle) de l'ensemble de la chaîne de la filière, notamment pour les PME-TPE, selon des standards communs. Accompagner les PME critiques de la filière vers la transformation numérique.</b>
Descriptif synthétique	La transition numérique de l'ensemble des entreprises de la chaîne de production, en particulier les PME et TPE, est un enjeu essentiel de la filière pour la structuration d'un écosystème industriel homogène. Les résultats de l'étude PIPAME « Industries du futur : enjeux et perspectives pour la filière industries du futur et technologies de santé », rendue en octobre 2019, pourront être exploités. Le Comité Transformation numérique des entreprises a ainsi pour objectif : - de spécifier et déployer une <b>plateforme numérique de filière</b> (cloud) - d'accompagner <b>150 PME critiques</b> de la filières vers les solutions de l'industrie du futur et l'accès au cloud - à la mise en place d'un <b>projet collaboratif</b> sur l'impression 3D et à la réflexion commune avec les autres filières sur des problématiques partagées (continuité numérique, la digitalisation, la cybersécurité, etc.)



### Sous-action 3

<b>Libellé</b>	<b>Former les entreprises à l'utilisation de ces standards numériques et à leur déploiement sur l'ensemble de leur chaîne de production.</b>			
<b>Descriptif synthétique</b>	<p>Au niveau national, l'action est à porter par les grands acteurs de la formation des entreprises, avec les syndicats professionnels en relais.</p> <p>Au niveau façade, le passage au numérique peut être inclus ou favorisé dans les référentiels de formation régionaux, notamment via les conventions passées avec le CNFPT, et les Parcours Performance Nautisme développés par les CCI 83 et 06.</p>			
	<b>Sous-action 1</b>	<b>Sous-action 2</b>	<b>Sous-action 3</b>	<b>Sous-action 4</b>
<b>Date de début prévisionnel de la sous-action</b>	2021	2021	2021	
<b>Date de fin prévisionnelle de la sous-action</b>	2027	2027	2027	
<b>Pilote(s)</b>	CORIMER – Comité R&D	CORIMER – Comité Transformation numérique des entreprises	CORIMER – Comité Transformation numérique des entreprises – Collectivités	
<b>Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)</b>	<b>Ensemble des partenaires spécifiés dans le Comité stratégique de filière</b>	ADEXFLOW ANET Bénéteau Chantiers de l'Atlantique Naval Group SNEF Exper Cyber DGE Régions de France AIF <b>Pôle de compétitive SCS</b>	Collectivités régionales OPCO Branches et syndicats professionnels (GICAN, EVOLEN, SER, FIN) Organismes de formation	
<b>Financements potentiels</b>				
<b>Action au titre de la DCSMM</b>	Non			

Façade concernée	MEMN	X		NAMO	X	SA	X	MED	X	
Descripteur du BEE	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC
Zones de la carte des vocations MED	1 à 5 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30									

## Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Le secteur des industries maritimes dans son ensemble est confronté à la fois à des **difficultés de recrutement** et à un manque de compétences sur des **métiers clés et structurants** pour la filière (ouvriers et techniciens). Un **manque d'attractivité** des métiers industriels et un manque d'adéquation parfois entre les besoins et les offres de **formation initiale**, souvent **fragmentées**, font que les compétences exigées sont parfois rares, de la maîtrise des fondamentaux ou des connaissances des caractéristiques spécifiques aux industries navales et nautiques. L'objectif de l'action est donc de concourir à la disponibilité d'une main-d'oeuvre qualifiée dans les territoires côtiers, avec des perspectives d'évolutions au sein de la filière.

Les actions à mener concerneront autant la promotion des métiers et leur valorisation au travers de lieux et d'installations dédiés pour un acculturation des métiers du maritime auprès des jeunes notamment, qu'un dialogue entre les acteurs de la formation (enseignants comme pouvoirs publics) pour anticiper les besoins et les inscrire dans les référentiels adaptés intégrant notamment la dimension environnementale. Au niveau national ces actions sont cohérentes avec l'atteinte des engagements 7, 8 et 9 du projet structurant 3 du Contrat stratégique de filière.

## Description des sous-actions

### Sous-action 1

Libellé	<b>Poursuivre et valoriser les actions du Campus des industries navales (CINav) pour mieux anticiper les besoins en compétences et en volumes d'emplois, et mieux prendre en compte les besoins des industries navales. En façade, accompagner les acteurs de la formation, avec le soutien des centres des métiers et des qualifications, pour l'intégration des formations labellisées par le CINav dans les référentiels et dispositifs locaux.</b>
Descriptif synthétique	<p>Au niveau national, la filière a créé en 2017 le Campus des industries navales pour porter les actions sur la gestion prévisionnelle des emplois et compétences, l'ingénierie de formation et l'attractivité de ses métiers. Ce Campus est soutenu par quatre ministères (Education nationale, Enseignement supérieur et recherche, Emploi et Formation, Transport). Des formations sont ainsi labellisées pour garantir leur visibilité et leur cohérence avec les besoins des industriels.</p> <p>Les besoins spécifiques aux industries nautiques doivent par ailleurs être distingués de ceux des industries navales car les métiers ne sont pas les mêmes. L'existence locale de Centre des métiers et des qualifications du Nautisme est à valoriser au niveau national et des actions de labellisation pourraient également être envisagées dans ce secteur.</p> <p>Ces actions du CINav et des CMQ Nautisme pourraient être mieux diffusées et valorisées auprès de l'ensemble des façades maritimes, notamment au travers des acteurs du CMF et des commissions spécialisées. Les démarches menées dans chaque façade sur l'emploi et la formation, la sensibilisation aux métiers de la mer, pourraient être coordonnées avec ce Campus, par souci de cohérence et d'efficacité. Une meilleure sensibilisation des acteurs de l'emploi et de la formation (services de l'État, collectivités, CNFPT, Lycées maritimes. CMO) est ainsi recherchée.</p>

### Sous-action 2

Libellé	<b>Appuyer les actions du réseau des lycées et des campus des métiers et des qualifications (CMQ) du nautisme et de la plaisance afin de renforcer l'adéquation entre l'offre de formation et les besoins des entreprises de la filière.</b>
Descriptif synthétique	<p>Les besoins des industries nautiques doivent être distingués de ceux des industries navales car ses métiers sont spécifiques, orientés matériaux composites et aluminium. En 2019, la Fédération des Industries Nautiques a créé un réseau des lycées et des CMQ du nautisme et de la plaisance ; l'objectif étant de favoriser une synergie et une dynamique formative autour de onze établissements (dont 4 se situent en Méditerranée) basés sur l'ensemble des territoires concernés par les problématiques emploi et formation de la filière nautique. Ce réseau prend appui sur trois axes de travail communs : l'évaluation qualitative et quantitative des besoins des entreprises de la filière nautique, la cartographie des formations et la promotion des métiers au niveau local.</p> <p>Une convention de coopération avec l'Education nationale, en cours d'élaboration, devrait permettre de mettre en valeur ce réseau. D'autres travaux notamment autour de la rénovation du Bac professionnel maintenance nautique sont également en cours avec l'Education nationale.</p>

### Sous-action 3

<b>Libellé</b>	<b>Créer à des échelles territoriales pertinentes des lieux et/ou des modes d'information, de valorisation des métiers et de formation adaptés aux besoins des industries navales d'une part, des industries nautiques d'autre part (CMQ, lieux totems, Navires des métiers).</b>
<b>Descriptif synthétique</b>	Plusieurs modalités de valorisation sont envisageables : - la création et la mise en réseau des Centre des métiers et des qualifications des industries navales et des métiers du nautisme, et leur mise en réseau (avec une façade « chef de file »?) au sein de journées d'informations. - la création sur chaque façade ou bassin d'emploi emblématique d'un lieu totem des métiers des industries navales et du nautisme - la tenue une fois par an et sur chaque façade du Navire des métiers - la mobilisation de tous les partenaires lors de la semaine de l'emploi maritime de Pôle emploi - La valorisation des métiers du nautisme lors des opérations régionales de promotion de l'emploi, des salons nautiques régionaux ainsi que par le biais des dispositifs digitaux spécifiques des Régions.

### Sous-action 4

<b>Libellé</b>	<b>Étendre l'expérimentation du Brevet d'Initiation à la Mer (BIMer)</b>
<b>Descriptif synthétique (1000 caractères max)</b>	En septembre 2017, le Campus des Métiers et des Qualifications des Industries de la Mer en Bretagne (CMQ IndMer) décide de créer un Brevet, sur le modèle du Brevet d'Initiation Aéronautique, souhaitant encourager la découverte des métiers et des formations en lien avec le monde maritime pour des jeunes, inscrits dans des parcours de formation. Véritable outil d'acculturation à l'univers maritime, le BIMer a pour objectif de faire découvrir la diversité des métiers liés au monde de la mer, et par voie de conséquence des formations associées. Il s'inscrit ainsi dans les objectifs de la transformation de la voie professionnelle, rétablissant son attractivité comme celle des métiers de l'industrie, notamment par la mise en valeur des parcours de formation. Dès la rentrée scolaire 2020, tous les élèves de collèges et lycées volontaires pourront suivre un enseignement de 40 heures sur des notions sur la construction des navires, leur flottabilité, la météo marine, la navigation, ainsi que les enjeux géopolitiques, économiques, socio-culturels et environnementaux du milieu marin. Ce diplôme fait l'objet d'un examen qui permet d'accéder à un niveau « débutant », « maîtrise », « avancé » ou « expert ».

### Sous-action 5

<b>Libellé</b>	<b>(spécifique MED) Poursuivre et développer les Parcours performance nautisme sur la façade pour accompagner les entreprises et améliorer leurs performances</b>
<b>Descriptif synthétique (1000 caractères max)</b>	Les Parcours performance nautisme ont été développés par les Chambres de commerce et d'industrie du Var et des Alpes-Maritimes pour offrir un accompagnement de qualité aux entreprises, notamment TPE et PME de la filière Nautique. Ces formations permettent notamment une transition facilitée vers le numérique pour capter de nouveaux marchés, développer une offre de service adaptée et mieux pérenniser les entreprises du secteur. Ces parcours peuvent être étendus aux autres CCI et aux autres territoires.

	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4	Sous-action 5
<b>Date de début prévisionnel de la sous-action</b>	2022	2021	2022	2022	2022
<b>Date de fin prévisionnelle de la sous-action</b>	2027	2027	2027	2027	2027
<b>Pilote(s)</b>	DAM	FIN	Régions	DIRM (Lycées maritimes)	Collectivités – CCI – FIN
<b>Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)</b>	CINav CMQ Collectivités Lycées maritimes Rectorats DIRM	Ministère de l'Education nationale Lycées maritimes Lycées professionnels CMQ	Pôle emploi CINav CMQ Collectivités Lycées maritimes Rectorats DIRM Industriels	Collectivités CMQ IndMer CMQ Rectorat	DIRM
<b>Financements potentiels</b>					
<b>Action au titre de la DCSMM</b>	Non				

INN-NAT04

Déployer la filière de déconstruction des navires de plaisance par un accompagnement renforcé des éco-organismes en charge de la filière dans la montée en charge de la filière, aux particuliers et aux collectivités, et aux gestionnaires de ports

Façade concernée	MEMN	X	NAMO	X	SA	X	MED	X		
Descripteur du BEE	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
Zones de la carte des vocations MED	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC
1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30.										

## Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

La problématique de la déconstruction des navires de plaisance s'est vue amplement facilitée par la mise en place de la filière à responsabilité élargie du producteur (REP), entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019, et l'identification d'un éco-organisme, l'APER, en charge de la labellisation et du suivi des sites capables de cette déconstruction dans les règles environnementales et d'économie circulaire en vigueur.

Plusieurs enjeux demeurent toutefois à noter :

- l'**extension du périmètre de la REP à la prise en charge du transport** de l'épave jusqu'au centre de déconstruction : non prévue initialement dans son budget de fonctionnement, il sera nécessaire de définir un nouveau dimensionnement budgétaire pour assurer sa pérennité à une filière désormais opérationnelle et ancrée dans les territoires ;
- la **facilitation du processus d'enlèvement des épaves et navires hors d'usages** tant pour les personnes privées, que pour certains acteurs clés et notamment les gestionnaires de port, les collectivités et les clubs de sport
- l'**identification des épaves en milieu naturel sensible**, notamment après un événement climatique extrême : l'enjeu est alors à l'identification de la voie d'enlèvement la plus respectueuse de l'environnement et la définition d'un budget associé.

## Description des sous-actions

### Sous-action 1

Libellé	Dimensionner la filière de déconstruction des navires pour qu'elle puisse assumer le coût du transport des navires jusqu'au lieu de déconstruction.
Descriptif synthétique	La loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire élargit le périmètre de la déconstruction à la prise en charge des coûts de transport. La filière APER, dont le budget provient en partie d'un pourcentage du Droit annuel de francisation et de navigation, n'est aujourd'hui dimensionné que pour la déconstruction des navires et non la prise en charge du transport de l'épave. L'action consistera donc à trouver la <b>voie de financement adéquat pour pérenniser la filière</b> de déconstruction aujourd'hui mise en place et opérationnelle dans les territoires et s'adapter à cette nouvelle mesure réglementaire.

### Sous-action 2

Libellé	Définir des actions et stratégies territoriales pour mieux accompagner les personnes privées, les gestionnaires de ports, les collectivités et clubs de sports vers la déconstruction des épaves et navires hors d'usage.
---------	---

## Descriptif synthétique

La loi encadre la procédure avant déconstruction (Loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés pour les professionnels de la mer qui ne souhaitent pas conserver un navire, titre IV du code des transports - Navires abandonnés et épaves (partie législative et réglementaire pour l'autorité portuaire).  
 Au-delà de l'implication indispensable des acteurs du territoire pour relayer la communication de l'APER et faire connaître au plus grand nombre l'existence de la filière, plusieurs stratégies peuvent être définies en fonction des acteurs et de la situation du territoire pour accompagner les acteurs et personnes privées dans la déconstruction ou la mutualisation avant déconstruction :  
 - une **campagne de regroupement** des navires ou équipements sportifs (kayak, etc.) peut être dimensionnée avec les acteurs locaux, dont clubs de sports et gestionnaires de ports, par voie de convention avec l'APER ou de marché public ;  
 - sur certains territoires la création de **fourrières à bateaux** peut être envisagée : elles permettraient de stocker les navires hors d'état et d'entamer progressivement les procédures de déchéances de propriété, de trouver un repreneur ou d'entamer la déconstruction.  
 Cependant la viabilité économique de ces équipements n'est pas encore établie.

## Sous-action 3

### Libellé

**Cartographier les épaves sur milieu naturel sensible, identifier la stratégie d'enlèvement la plus respectueuse de l'environnement, la voie de financement associée et les capacités des territoires à traiter les déchets.**

### Descriptif synthétique

Certaines épaves peuvent se retrouver, notamment à la suite d'événements climatiques extrêmes, sur des sites naturels sensibles ou des aires marines protégées. Le regroupement et la mutualisation des épaves peut être une solution pertinente sur des territoires disposant d'une filière de recyclage APER identifiée. En Corse, l'absence de filière APER et la nécessité probable d'envoyer les épaves sur le continent nécessitera de développer une solution adaptée.

	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022	2022	
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027	2027	
Pilote(s)	DAM - Mission plaisance	DDTM – Collectivités	DDTM	
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	ADEME APER FIN	Unions des ports de plaisance Fédérations sportives Collectivités ADEME FIN APER DIRM	OFB DIRM	
Financements potentiels				
Action au titre de la DCSMM	Non			

## Dresser au niveau de la façade un bilan régulier de l'économie bleue et favoriser l'adéquation des besoins des acteurs avec les opportunités de recherche

Façade concernée	MEMN			NAMO			SA			MED		X
Descripteur du BEE	1-OM	1-PC	1-MT	1-HB	1-HP	2	3	4	5	6		
	7	8	9	10	11							
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO		
	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC		
Zones de la carte des vocations MED	Toutes zones de vocation											

### Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Le bilan de l'économie bleue en Méditerranée comme la mesure de la **réalisation des actions socio-économiques** et leur **efficacité** sur l'atteinte des objectifs socio-économiques sont des éléments qui nécessitent d'être partagés au niveau de la façade. La planification stratégique issue du DSF justifie la mise en œuvre d'une expression à l'échelle de la façade de ce bilan de l'économie bleue et des actions collectives des acteurs : une gouvernance adaptée, qui respecte les champs de compétences de chacun et les initiatives régionales déjà mises en œuvre (observatoires de l'économie bleue) pourra être collectivement définie et apporter aux acteurs méditerranéen une vision à la fois exhaustive et synthétique, voire prospective.

Cette nouvelle gouvernance peut aussi être l'occasion de faire le **bilan des projets de recherche et d'innovation appliqués** aux activités maritimes. La multiplicité des acteurs et des projets est en effet une difficulté tant pour partager les résultats significatifs, qu'identifier les opportunités de recherche et surtout les besoins des acteurs en termes d'accompagnement durable des activités.

Ces deux actions conjuguées permettront l'expression d'une vision collective, partagée et prospective des activités maritimes durables et une mise en adéquation de la recherche et de l'innovation, favorable à l'éclosion des projets et demandée par les acteurs.

### Description des sous-actions

#### Sous-action 1

Libellé	<b>Organiser, par une gouvernance adaptée, au niveau de la façade, l'expression annuelle d'un bilan de l'économie bleue en Méditerranée devant les acteurs du CMF.</b>
Descriptif synthétique	Sous une forme, un rythme et une gouvernance, l'action consistera à collecter auprès des acteurs du CMF, notamment les DIRECCTE, les collectivités régionales et les représentants des entreprises les données les plus récentes manifestant la dynamique de l'économie bleue en Méditerranée. Chaque secteur pourrait ainsi présenter les chiffres de son secteur, le cas échéant la manière dont il a été associé aux actions socio-économiques du DSF, et des éléments de perspectives ou des préconisations pour le dynamisme du secteur sur la façade, dans une perspective de développement durable. En fonction des besoins, une gouvernance particulière pourra être dessinée.

#### Sous-action 2

Libellé	<b>Organiser au niveau de la façade l'expression des besoins, projets et opportunités des industriels, y compris des petites entreprises, et des unités de recherche</b>
Descriptif synthétique	Grâce à la dynamique mise en place dans la sous-action 1, les acteurs de la recherche et de l'innovation pourront également exposer le suivi et les conclusions des projets relatifs aux activités maritimes, et les mettre en perspectives avec les besoins exprimés par les acteurs des entreprises maritimes. Une gouvernance particulière pourra également être mise en place.

	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022		
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027		
Pilote(s)	DIRM (secrétariat du CMF) – DIRECCTE – Collectivités régionales	DIRM (secrétariat du CMF) – Pôle mer Méditerranée – Ifremer		
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	Conseil maritime de façade Méditerranée Experts associés	Conseil maritime de façade Méditerranée Experts associés		
Financements potentiels				
Action au titre de la DCSMM	Non			

Façade concernée	MEMN		NAMO		SA		MED	X		
Descripteur du BEE	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
Zones de la carte des vocations MED	1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30									

## Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Les ports et les activités qui s'y déroulent sont considérés dans la stratégie de façade maritime Méditerranée comme des activités historiques, qui ont façonné le littoral et lui ont donné son identité : acteurs essentiels de l'attractivité des villes portuaires, ils sont moteurs de leur dynamisme économique. Leur importance en tant que composante essentielle de l'aménagement urbain et de la vie des citoyens urbains d'une part, de la transmission des métiers, savoirs et innovations maritime d'autre part n'est apparue que plus récemment dans les politiques de l'État et des collectivités. Des outils stratégiques ont été développés en ce sens, notamment grâce à l'Association internationale de villes portuaires (AIVP), au travers du concept de port center. Certains ports de commerce, pêche et/ou plaisance de la façade pourraient être accompagnés vers l'adhésion à ce dispositif. Les ports pourront être accompagnés par des partenariats locaux notamment en termes de valorisation et sensibilisation aux métiers de la mer d'une part, au patrimoine historique des activités portuaires d'autre part.

## Description des sous-actions

### Sous-action 1

Libellé	<b>Inciter les principaux ports de la façade Méditerranée à devenir <i>port center</i> (Charte des Missions d'un Port Center et label Port Center by AIVP)</b>
Descriptif synthétique	Le Port Center est un outil privilégié pour organiser et dynamiser le dialogue entre le port et les citoyens, mais aussi expliquer le port, promouvoir les métiers portuaires et les innovations, développer le port avec les acteurs patrimoniaux et culturels du territoire, etc. Les outils mis en place par chaque Port Center s'adaptent à l'histoire et la réalité socio-économique de chaque ville portuaire. L'Association internationale des villes portuaires (AIVP) a élaboré une Charte des missions du Port Center et un label (Port Center by AIVP) pour contractualiser avec les ports signataires la mise en œuvre de ces axes. Le port est ensuite labellisé « Port Center by AIVP ». En Méditerranée, Communauté Ville Port de Marseille (GPMM) et les ports de Nice Côte d'Azur sont signataires de la Charte. Les ports de Sète, Port-la-Nouvelle, Toulon, le Grau-du-Roi etc. pourraient adhérer à cette démarche.

### Sous-action 2

Libellé	<b>En interaction avec les ports, développer et coordonner les initiatives locales de sensibilisation aux emplois et formations maritimes, notamment à destination des élèves du primaire et du secondaire.</b>
Descriptif synthétique	Dans le cadre des actions du Port Center ou en dehors de ce cadre pour les ports qui n'y adhèreraient pas, avec l'avis et l'appui de la Commission spécialisée Emploi-Formation, des partenariats entre les ports (commerce, pêche, plaisance) et les acteurs de l'éducation (Rectorat, LPM...) ou de l'emploi pourraient être développés notamment avec les scolaires du primaire et du secondaire pour sensibiliser aux métiers de la mer : organisation de journées de visites du port pour les scolaires, etc.



### Sous-action 3

Libellé	<b>Renforcer les actions d'ouverture au public, valorisation, renaturation du patrimoine bâti industriel ou historique dans l'enceinte portuaire.</b>			
Descriptif synthétique (1000 caractères max)	<p>Les services des Phares et Balises de Méditerranée mènent des actions de transfert de certains établissements de signalisation maritime au Conservatoire du Littoral, qui doit ensuite trouver un gestionnaire pour la gestion et l'animation du site. Ce processus de valorisation du patrimoine maritime essentiel à l'attractivité de la façade peut être facilitée par la création de parcours du patrimoine historique à l'échelle d'une zone géographique ou transfrontalière cohérente, l'implication dans les journées du patrimoine et les Journées internationales des Phares, etc.</p> <p>L'ensemble de ces démarches, comme celles de renaturation ou valorisation du patrimoine bâti portuaire gagneront à être contractualisées et accompagnées dans les projets stratégiques des ports, les chartes ville-ports, etc.</p>			
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022	2022	
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027	2027	
Pilote(s)	DIRM – Collectivités	DIRM	DIRM – Collectivités	
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	DRAC Collectivités Agences de développement Unions portuaires	Ministère de l'Education nationale (rectorats) Collectivités Agence de développement FIN Campus des métiers et des qualifications Lycées professionnels Unions portuaires CPIE	Conservatoire du Littoral Collectivités Unions portuaires DRAC	
Financements potentiels	Collectivités territoriales : <b>collectivités régionales, FEDER</b> , Etat : <b>CPER, FNADT</b> Crédits communautaires : <b>programmes transfrontaliers (MARITTIMO)</b>	Collectivités territoriales : <b>collectivités</b> Etat : <b>Bop 205</b> Autres : <b>acteurs portuaires</b>	Collectivités territoriales : <b>collectivités</b> Etat : <b>Bop 205</b> Autres : <b>acteurs portuaires</b>	
Action au titre de la DCSMM	Non			

Façade concernée	MEMN		NAMO		SA		MED	X		
Descripteur du BEE	1-OM	1-PC	1-MT	1-HB	1-HP	2	3	4	5	6
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
Zones de la carte des vocations MED	1 à 5 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30									

## Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Qu'il s'agisse du port de commerce, de pêche ou de plaisance, son rôle dans la ville en tant qu'élément spatial clé de l'aménagement urbain s'est récemment réaffirmé, mais aussi sa capacité à être une zone d'échanges, de transit et de dialogue entre les acteurs du port et des activités maritimes qui s'y déroulent, et les citoyens qui les côtoient, en bénéficient ou en subissent certaines nuisances.

A l'image de la charte ville-port de Marseille, les démarches contractuelles entre les institutions publiques, les partenaires et organismes sociaux, les acteurs des mondes économiques et portuaires, les gestionnaires d'infrastructures, sont des outils qui permettent d'anticiper l'organisation et le développement de l'activité portuaire, de valoriser ses progrès vers la transition écologique et énergétique et son intégration durable dans le champ urbain.

Pour les ports de plaisance, la Charte pour le développement durable des ports de plaisance en PACA et la Charte Sud de France Nautique en Occitanie sont des outils essentiels et fédérateurs, qui structurent la communauté portuaire autour d'objectifs et de valeurs socles du développement durable, de la réduction des pollutions, et de la transition écologique et énergétique. De telles chartes pourraient utilement contractualiser les nouveaux objectifs du DSF et inscrire certaines actions dans la durée. Une charte pourrait être mise en place en Corse.

Le Plan Climat Air-Énergie Territorial (PCAET), comme son prédécesseur le PCET, est un outil de planification qui a pour but d'atténuer le changement climatique, de développer les énergies renouvelables et maîtriser la consommation d'énergie. Outre le fait qu'il impose également de traiter le volet spécifique de la qualité de l'air, sa particularité est sa généralisation obligatoire à l'ensemble des intercommunalités de plus de 20.000 habitants à l'horizon du 1er janvier 2019. Or l'ensemble des intercommunalités en Méditerranée disposant d'un port de commerce n'ont pas nécessairement plus de 20 000 habitants : communauté de communes Ile-Rousse Balagne (10 655 hab.), Sartenais-Valinco (11 515 hab.), etc. Il s'agit d'encourager et d'accompagner ces intercommunalités dans la réalisation de ces PCAET non obligatoires.

Enfin, les zones portuaires peuvent des acteurs importants et innovants de l'écologie industrielle et contribuer pleinement à une meilleure intégration du port dans la ville, son tissu économique et citoyen, et à la création d'un pôle industriel et économique vertueux. Il sera alors nécessaire d'accompagner les ports et les collectivités dans ces projets de territoires avec le soutien des services de l'État.

## Description des sous-actions

### Sous-action 1

#### Libellé

**Encourager l'élaboration de chartes ou de démarches contractuelles entre les institutions publiques, les ports, ses acteurs économiques et portuaires, et les usagers du port, prenant en compte les objectifs et dispositions du DSF.**

#### Descriptif synthétique (1000 caractères max)

En collaboration avec les acteurs des chartes existantes (régions PACA et Occitanie), inscrire dans ces chartes les objectifs et dispositions du DSF :

- réduction des nuisances
- amélioration de la qualité de l'air
- transition écologique et énergétique, autonomie
- gestion dynamique des places
- engagement Ports Propres, voire Ports Propres actifs en biodiversité, etc.

En collaboration avec l'Union des Ports de Plaisance de Corse et la Collectivité de Corse, inciter à la mise en place de ces chartes pour les ports de plaisance et de commerce de Corse.

## Sous-action 2

<b>Libellé</b>	<b>Inciter à la réalisation des PCAET, lorsqu'ils ne sont pas obligatoires, sur les villes portuaires et à la prise en compte des enjeux de développement de l'activité lors de leur constitution/révision.</b>
<b>Descriptif synthétique</b>	Par un accompagnement technique voire financier, il s'agit d'inciter les intercommunalités, dotées d'un port de commerce, pour lesquelles la réalisation d'un PCAET n'est pas obligatoire car leur nombre d'habitants est inférieur au seuil réglementaire, à en réaliser un. Intercommunalités cibles : Communauté de communes Balagne-ile-Rousse (CCBIR), Sartenais-Valinco -Propriano), CC Sud Corse (Bonifacio), CC Calvi-Balagne (Calvi). Les autres intercommunalités sont tenues réglementairement de se doter d'un PCAET : elles ne sont donc pas des cibles prioritaires de cette action. Toutefois, le bilan de leur PCAET et un retour d'expérience sur les apports de ce plan pourrait être mis en œuvre.

## Sous-action 3

<b>Libellé</b>	<b>Mettre en valeur et inciter les initiatives des territoires, des ports, des compagnies et industries maritimes pour le développement d'un écologie industrielle dans les zones portuaires.</b>
<b>Descriptif synthétique</b>	L'EIT est une démarche qui s'appuie sur l'étude de la nature, de la provenance et de la destination des flux pour identifier et développer des <b>synergies industrielles</b> , initier la mutualisation de moyens et de services, du partage d'infrastructures. L'écologie industrielle et territoriale peut même contribuer à l'émergence d'activités intermédiaires entre émetteurs et consommateurs. Les déchets et les co-produits peuvent devenir une matière première dans une autre activité. Les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux de l'EIT constituent ainsi des enjeux forts, tant pour les entreprises (compétitivité) que pour les collectivités (attractivité territoriale). Les zones portuaires peuvent à ce titre être des acteurs importants de l'écologie industrielle et contribuer pleinement à une meilleure intégration du port dans la ville, son tissu économique et citoyen, et à la création d'un pôle industriel et économique vertueux.

	Sous-action 1	Sous-action 2	Sous-action 3	Sous-action 4
<b>Date de début prévisionnel de la sous-action</b>	2022	2022	2022	
<b>Date de fin prévisionnelle de la sous-action</b>	2027	2027	2027	
<b>Pilote(s)</b>	DIRM	DREAL	Collectivités – Acteurs portuaires	
<b>Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)</b>	Collectivités Unions portuaires	Collectivités	ADEME	
<b>Financements potentiels</b>	Pas de financement pour l'élaboration de la charte ; coûts de fonctionnement et d'investissement si travaux portuaires suivants les enjeux de la charte (CPER, CRET, FNADT, etc.)	Collectivités territoriales : <b>collectivité locale (pour AMO le cas échéant)</b>	Collectivités territoriales : <b>collectivités régionales et métropolitaines, gestionnaires de ports décentralisés, FEDER</b> Etat : <b>CPER, FNADT</b> Etablissements publics : <b>ADEME</b>	

**Action au titre de la DCSMM**

Non

Façade concernée	MEMN			NAMO			SA		MED	X
Descripteur du BEE	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC
Zones de la carte des vocations MED	Toutes zones de vocation									

## Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Les travaux menés dans le cadre de la coopération portuaire en Méditerranée ont permis l'affirmation d'une synergie des ports de l'Axe Rhône-Saône autour de la transition écologique. La coopération interportuaire 'Green Port' permet l'émergence d'un plan d'action commun centré, notamment, autour de l'innovation, des énergies renouvelables, du report modal, de la réduction des émissions et de l'impact de la grande plaisance. Chaque port prend un leadership dans un domaine défini et ouvre la voie aux actions des autres ports. Le Pacte de Toulon, le 17 juillet 2019, entérine cette coopération et préfigure un plan d'action pour cette première phase de coopération.

## Description des sous-actions

### Sous-action 1

Libellé	Réussir la coopération des ports sur les enjeux du 'Green Port' : branchements à quai, hydrogène, photovoltaïque
Descriptif synthétique	Avec le Port de Marseille Fos en leader sur les branchements à quai, les ports de la Rade de Toulon pour l'hydrogène, et le Port de Sète pour le photovoltaïque, les actions à mener consisteront en l'élaboration d'une vision partagée des opportunités et des projets, mais aussi des bonnes pratiques.

### Sous-action 2

Libellé	Réussir la coopération des ports sur les enjeux de gestion de la grande plaisance
Descriptif synthétique	La Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur (CCINCA), qui représente le port de Nice et Riviera ports, est leader de la coopération sur cette thématique. Les actions consisteront en l'étude des enjeux de compétitivité de l'offre méditerranéenne française (en termes de fiscalité et de réglementation), la création d'aires de mouillages en lien avec les ports concernés, jusqu'à un plan d'actions pour le yachting en Méditerranée.

### Sous-action 3

Libellé	Réussir la coopération des ports sur les enjeux de transition numérique et de cybersécurité notamment
Descriptif synthétique	Les ports de la Rade de Toulon sont leader. Les actions consisteront en l'évaluation de la menace en termes de cybersécurité sur les ports jusqu'à l'élaboration d'un exercice partagé.

## Sous-action 4

<b>Libellé</b>	<b>Mettre en œuvre le Schéma logistique et d'intermodalité de l'Axe Méditerranée-Rhône-Saône</b>			
<b>Descriptif synthétique</b>	<p>Le conseil interministériel de la mer (CIMER), réuni le 15 novembre 2018, a demandé l'élaboration, par le Délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône (DiMeRS), d'un plan de performance logistique de l'Axe. Pilier de ce plan de performance, le Schéma logistique d'intermodalité de l'axe a pour objectif de définir des orientations concertées visant à favoriser l'équilibre des modes de transport de fret, la valorisation et le déploiement des zones logistiques multimodales, le raccordement ferroviaire des ports, l'expérimentation et l'innovation.</p> <p>Ce schéma décline ainsi un certain nombre d'enjeux, ainsi qu'une priorisation des actions qui leur sont associées, pour optimiser l'utilisation de chacun des modes de transport dans leurs domaines de pertinence, réduire le coût environnemental du fret en atteignant les objectifs européens de 75 % de part modale d'ici 2050.</p> <p>Les 7 axes de ce schéma sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en place les actions visant à favoriser l'équilibre de l'utilisation des modes de transport</li> <li>- Mettre en place les actions visant à déployer des zones logistiques multimodales au plus près des bassins de communication</li> <li>- Mettre en place les actions visant à limiter les flux de transit internationaux routiers</li> <li>- Mettre en place les actions visant à développer la connaissance sur la logistique</li> <li>- Mettre en place les actions visant à sensibiliser les acteurs à l'usage des modes massifiés</li> <li>- Mettre en place les actions visant à améliorer l'implication de la puissance publique dans les interactions publics-privés</li> <li>- Mettre en place les actions visant à favoriser la mise en place d'expérimentation</li> </ul>			
	<b>Sous-action 1</b>	<b>Sous-action 2</b>	<b>Sous-action 3</b>	<b>Sous-action 4</b>
<b>Date de début prévisionnel de la sous-action</b>	2022	2022	2022	2022
<b>Date de fin prévisionnelle de la sous-action</b>	2027	2027	2027	2027
<b>Pilote(s)</b>	Ministère de la cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales ?	Ministère de la cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales ?	Ministère de la cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales ?	Ministère de la cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales ?
<b>Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)</b>	Collectivités CCI Autorités et gestionnaires des ports de commerce Préfecture maritime DIRM Unions maritimes et fluviales (Marseille, UMRT Toulon, UM Nice etc)	Collectivités CCI Autorités et gestionnaires des ports de commerce Préfecture maritime DIRM Unions maritimes et fluviales (Marseille, UMRT Toulon, UM Nice etc)	Collectivités CCI Autorités et gestionnaires des ports de commerce Préfecture maritime DIRM Unions maritimes et fluviales (Marseille, UMRT Toulon, UM Nice etc)	Collectivités CCI Autorités et gestionnaires des ports de commerce Préfecture maritime DREAL DIRM CEREMA Acteurs économiques portuaires
<b>Financements potentiels</b>	à préciser			
<b>Action au titre de la DCMM</b>	Non			

Façade concernée	MEMN		NAMO		SA		MED	X		
Descripteur du BEE	1-OM 7	1-PC 8	1-MT 9	1-HB 10	1-HP 11	2	3	4	5	6
Thématiques Socio-économiques	EMR	TEE	RLI	PTM	OPT	PM	AQU	GME	INN	SPO
	TOU	SPP	LAM	EMP	FOR	R-I	CON	TSO	SEN	SEC
Zones de la carte des vocations MED	1 à 4 ; 7 à 17 ; 21 à 26 ; 28 à 30									

## Contexte et objet de l'action, en lien avec les résultats de l'analyse de la suffisance

Les autorités portuaires, les unions portuaires, les chambres de commerce et d'industrie et les collectivités de la façade ont porté de manière plus ou moins pérenne selon les cas des dispositifs innovants de gestion dynamique des places dans les ports, du pass incitatif offrant des avantages en fonction du nombre d'escales, à l'appropriation par les gestionnaires du contrat annuel de copropriété sur un navire de plaisance, jusqu'à la mise en réseau numérique des ports et à la gestion dynamique de leurs places disponibles, notamment en saison.

Ces outils présentent l'avantage pour les uns de raviver l'attractivité du territoire en termes d'activité de plaisance et de faire vivre un réseau de port. Pour les autres, ils répondent à la problématique d'une demande forte d'accéder à la navigation, sans nécessairement être propriétaire, dans des secteurs où les listes d'attente sont longues et où l'extension portuaire n'est pas nécessairement souhaitée par les services de l'État.

Il s'agit donc d'accompagner les acteurs portuaires dans la création, le développement et l'utilisation pérenne de ces outils pour répondre aux objectifs d'une plaisance dynamique, structurée, plus accessible et intégrant l'innovation numérique. Cette action correspond enfin aux préconisations du Plan de développement du nautisme et de la plaisance de la Fédération des Industries nautiques de 2017.

## Description des sous-actions

### Sous-action 1

**Libellé** Inciter à la mise en place d'outils numériques à destination des gestionnaires de port et/ou des plaisanciers pour faciliter l'accès temporaire à une place (à quai, ou place de passage).

### Descriptif synthétique

En Occitanie, le Pass'découverte incite les plaisanciers à faire escale en Occitanie, à sortir leur bateau et à aller de port en port. Un guide papier et une application numérique donnent des informations sur les ports d'Occitanie et incitent les plaisanciers à faire du cabotage entre les différents ports avec tarification attractive. Le « Kit numérique ODYSSEA » concrétise un langage commun entre les ports. Il met en place une approche collective qui permet un meilleur référencement dans le réseau exemplaire des ports et des destinations portuaires d'excellence et offre une plus grande lisibilité des ports et de ses services nautiques, des offres touristiques.

Dans les Alpes Maritimes, la CCI (Cannes, Antibes, Nice) a mis en place un service dématérialisé de réservation des places de passage, qui permet d'optimiser l'utilisation des places de ZMEL.

De tels outils gagneront à être pérennisés et développés sur chaque aire territoriale cohérente en termes de gestion portuaire ou d'intensité de navigation. Un diagnostic des zones en tension pourra être réalisé, et une solution concertée avec les collectivités, les autorités, gestionnaires et unions portuaires proposée, en fonction de la demande et du profil du plaisancier sur la zone. Ces solutions devront être les plus pérennes possibles, c'est-à-dire portées par un autre acteur que le titulaire de la délégation de service public du/des port(s).

## Sous-action 2

Libellé	<b>Soutenir et étendre les démarches innovantes de copropriété des bateaux de plaisance dotés d'une place de port dans les zones en tension.</b>			
Descriptif synthétique	<p>La CCI Nice Côte d'Azur et Riviera Ports ont établi un modèle de contractuel innovant permettant à plusieurs copropriétaires d'un même bateau de bénéficier d'un contrat d'occupation annuel. Proposé depuis 2016, ce dispositif permet de répondre aux besoins de certains plaisanciers de partager la propriété de leur bateau pour mutualiser son coût et étendre à un plus grand bénéficiaire la jouissance d'un poste annuel d'amarrage.</p> <p>Une telle initiative pourrait être valorisée et le cas échéant étendue à d'autres zones (Var, Corse) présentant le même profil de plaisanciers.</p> <p>Ce dispositif peut être complémentaire de ceux de la sous-action 1.</p>			
	<b>Sous-action 1</b>	<b>Sous-action 2</b>	<b>Sous-action 3</b>	<b>Sous-action 4</b>
Date de début prévisionnel de la sous-action	2022	2022		
Date de fin prévisionnelle de la sous-action	2027	2027		
Pilote(s)	Unions portuaires – FIN	Unions portuaires – CCI		
Partenaire(s) associé(s) (techniques et financiers)	Collectivités Chambres de commerce et d'industries	Collectivités DIRM FIN		
Financements potentiels	Collectivités territoriales : <b>collectivités régionales</b> Autre : <b>acteurs portuaires, FIN</b>	Collectivités territoriales : <b>collectivités régionales, CCI</b> Autre : <b>acteurs portuaires, FIN</b>		
Action au titre de la DCMM	non			