

9 CONSTRUCTIONS NAVALES ET NAUTIQUES

Messages clés:

La filière des industries navales et nautiques est un secteur industriel dynamique et en progression sur la façade Méditerranée: +40% d'équivalent temps plein (ETP) entre 2014 et 2018.

Les activités s'organisent dans les trois régions autour de pôles: Calvi, Toulon, Canet-en-Roussillon, La Ciotat, etc. La façade se caractérise par la présence de chantiers navals de renom internationale: NAVAL GROUP, CATANA, MONACO MARINE, LA CIOTAT SHIPYARDS, GRAND LARGE YACHTING.

Pressions et impacts de l'activité sur le milieu marin: rejet de substances chimiques lié au processus de production, à l'utilisation de peinture antisalissure qui induisent des effets sur les communautés benthiques (diminution de la richesse spécifique, reproduction affectée) et les mammifères marins (réduction de la population, de l'immunité et du taux de reproduction)

Chiffre clé: 1 m² de peinture antifouling peut polluer 150 000 m³ d'eau

Les filières navales et nautiques sont une industrie de main-d'œuvre qui fait appel à plus d'une cinquantaine de métiers, répartis entre la production, l'ingénierie et les fonctions supports. La façade Méditerranée bénéficie d'une offre riche et reconnue de formation initiale et continue, dont les acteurs sont engagés dans un effort permanent de structuration et d'adaptation aux évolutions de ces activités (pour faire face aux pénuries de main-d'œuvre).

Des opportunités: le refit (reconditionnement) des navires de plaisance, les énergies marines renouvelables (EMR) comme relais de croissance, la déconstruction des navires en fin de vie et leur recyclage.

9.1 ÉTAT DES LIEUX AU NIVEAU NATIONAL

Ce secteur industriel recouvre plusieurs segments d'activité distincts par leurs produits et leurs marchés. Il se compose principalement des activités de production et de services visant

- la construction et la réparation de navires civils, dont les produits incluent les navires de commerce de toutes tailles, les navires de services (servitude portuaire, services aux plateformes offshore, sauvetage) et de pêche;
- la construction et la réparation de navires militaires;
- la réparation de navires civils;
- la construction et la réparation de bateaux de plaisance, dont les clients finaux sont des particuliers et des sociétés de location
- la démolition navale, qui comprend le démantèlement et le recyclage des navires.

Les entreprises peuvent regrouper plusieurs de ces activités. Certains chantiers civils cherchent des marchés dans le domaine de la défense et inversement. D'une manière générale, le secteur connaît un fort développement tant en chiffre d'affaires qu'en termes d'emplois.

L'équipement naval se situe en amont de la filière de construction. Il comprend la fabrication et la fourniture de biens d'équipements (propulsion, manutention à bord, pompes, ventilations, peintures, etc.) et la fourniture de services (installation de ventilation et conditionnement d'air, de zone de cabines des navires à passagers, etc.).

Les industries navales et nautiques couvrent une succession d'opérations complémentaires, réalisées tout au long du cycle de vie d'un navire (30 à 40 ans en moyenne): conception et études; construction et assemblage du navire (coque et ensemble des équipements); maintien en condition opérationnelle (toutes opérations d'entretien, maintenance et réparation, faisant souvent

l'objet d'un contrat global); modernisation, rénovation, conversion et refit (opérations touchant à des équipements importants); déconstruction, recyclage et revalorisation des éléments du navire.

La complexité de ces opérations tient aux exigences du produit, destiné à opérer en mer, milieu réputé hostile, et de son unicité: à la différence de l'industrie automobile ou aéronautique, la production en série est peu répandue dans l'industrie navale.

Les étapes de construction d'un navire

La construction d'un navire, quelle que soit sa nature, suit une succession d'étapes souvent similaires:

- 1) L'armateur fait un appel d'offres auprès des chantiers navals.
- 2) L'armateur choisit le chantier naval qui répond le mieux à ses critères et boucle son financement avant la signature du contrat.
- 3) La signature du contrat lance le processus de la commande auprès de l'industriel en charge du projet.
- 4) La fabrication du navire a lieu et rassemble plusieurs tâches techniques. Le découpage et la mise en forme des tôles sont facilités par le développement de la robotique. L'assemblage est réalisé au sein d'ateliers de préfabrication. Ensuite, le montage a lieu soit en cale, soit en bassin. La pose des équipements dans les blocs, puis dans les navires, se fait à des stades avancés ou plus tardivement, avec en particulier les systèmes électriques, de propulsion, d'emménagement, etc.

En 2019, le secteur comptait au niveau national environ 31500 emplois équivalent temps plein (ETP) répartis dans 2 950 établissements. Essentiellement tournée vers les navires spécialisés et/ou à haute valeur ajoutée, la construction navale française a généré en 2019 un chiffre d'affaires 9,5 milliards € et une valeur ajoutée de 3 milliards €.

En 2020, la filière navale française représentait 652 entreprises et 48 700 emplois directs. Avec un chiffre d'affaires de 11,2 milliards d'euros (6,2 pour le militaire et 5 pour le civil) dont 45 % est exporté pour la construction navale.

En matière d'industries navales (civiles et militaires), plusieurs chantiers français sont particulièrement réputés à l'international et exportent une grande partie de leur production. Sur l'année 2020, la filière a réalisé plus de 11,2 milliards € de chiffre d'affaires, dont 45 % à l'exportation.

Les industries nautiques sont depuis 2013-2014 en constante progression; le chiffre d'affaires de la filière a presque été multiplié par deux, passant de 736 millions à 1,3 milliard €.

La forte concurrence des chantiers asiatiques a conduit le secteur à se structurer autour de la construction de navires à haute valeur ajoutée et la réparation de navires spécialisés (navires de croisières, navires de défense dont les sous-marins, réparation de méthaniers, etc.). Les établissements de construction et de réparation navale se situent majoritairement dans les régions Bretagne, Pays-de-Loire, Normandie et PACA.

Les chantiers français sont par ailleurs dynamiques dans le secteur de la construction nautique, la France étant spécialisée dans les voiliers. Les chantiers liés à ce secteur sont concentrés sur la façade atlantique.

Enfin, l'activité française de démantèlement et de recyclage concerne les petits navires (pêche, plaisance, militaires). Le démantèlement et le recyclage des navires de pêche et de plaisance sont effectués dans des chantiers situés, entre autres, à Bassens (Gironde), La Rochelle, la Turballe (Loire-Atlantique), Saint-

Malo mais aussi près de Lyon. Les gros navires sont quant à eux généralement démantelés en dehors de l'Union européenne, à quelques exceptions près (p.ex. chantiers de Normandie et d'Aquitaine agréés pour le recyclage de navires en Europe, et dont les capacités permettent de recycler des unités de 100 à 130 m). Le chantier naval de Dunkerque porte également un projet pour être autorisé à effectuer le démantèlement des gros navires.

Afin de développer le recyclage de certains déchets, les politiques de collecte séparée s'appuient en partie sur les filières dites « à responsabilité élargie des producteurs » (REP).

Sur les navires de plaisance, l'APER (Association pour la Plaisance Eco Responsable) est l'éco-organisme agréé pour organiser et financer la filière de déconstruction et recyclage des bateaux en fin de vie. Cette filière dite de "responsabilité élargie des producteurs" (REP) sur le domaine de la plaisance permet la gratuité de la déconstruction en partie grâce à l'écocontribution reversée à l'APER par les constructeurs, importateurs et distributeurs de bateaux neufs sur le marché français. Toute personne physique ou morale peut faire déconstruire gratuitement son embarcation dans l'un des 35 centres de traitement sous contrat avec l'APER.

La Fédération des industries nautiques (FIN)

La FIN porte la voix d'un tissu de plus de 5 000 entreprises regroupées en 9 métiers de l'industrie et des services nautiques : constructeurs, équipementiers, motoristes, loueurs fluviaux et maritimes, négoce, maintenance, services, grande plaisance, sports de glisse et sports de pleine nature. La FIN a un rôle de conseil et d'assistance auprès des professionnels et d'information auprès du grand public. Par ailleurs,

La FIN organise et redimensionne de grands rendez-vous nautiques comme l'International Multihull Show de La Grande Motte, Nautic en Seine (anciennement Nautic de Paris), elle est propriétaire du Yachting Festival de Cannes et fédère les pavillons France lors de salons nautiques étrangers (METSTRADE aux Pays-Bas, IBEX aux Etats-Unis).

Pleinement engagée dans le développement d'une plaisance durable depuis de nombreuses années, la FIN agit au quotidien pour intégrer les enjeux environnementaux tout au long du cycle de vie du bateau, de sa conception à sa fin de vie.

La FIN est ainsi à l'origine de 2 éco-organismes, créés à son initiative : l'Association pour la Plaisance Eco Responsable (APER) pour la déconstruction des bateaux en fin de vie et PYRÉO pour la collecte et le traitement des feux de signalisation pyrotechniques périmés.

- Elle expérimente le label « Bateau bleu » au sein du Parc national de Port-Cros et du Parc naturel marin du golfe du Lion. Cette démarche, qui repose sur la base du volontariat, vise à renforcer la sensibilisation des loueurs de bateaux de plaisance et de leurs clients et à promouvoir des comportements responsables, engagés en faveur de la protection du milieu marin.



Le groupement des industries de construction et activités navales (GICAN)

Le GICAN est un syndicat professionnel qui fédère plus de 250 industriels et organisations du secteur maritime français. Il réunit notamment les chantiers navals, systémiers, équipementiers, sous-traitants, sociétés d'ingénierie, architectes navals, industries

aéronavales, ainsi que les entreprises et organisations de l'écosystème maritime. Ses missions sont de trois ordres :

Défendre les intérêts de l'industrie navale française ;

Promouvoir l'expertise technologique et industrielle maritime française ;

Soutenir le développement et la compétitivité de l'industrie navale.

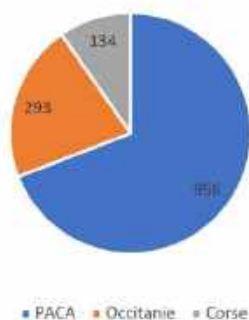
Le GICAN organise tous les ans le salon Euronaval, rendez-vous mondial des technologies navales du futur.

9.2 ÉTAT DES LIEUX AU NIVEAU DE LA FACADE MEDITERRANEE

La façade compte 1 383 établissements (construction de navires et de structures flottantes, réparation et maintenance navale, construction de navires de plaisance) au total, dont 37 % sont situés dans le Var.

Source : INSEE FLORES 2018

Répartition régionale des établissements du secteur



En Méditerranée, les activités du secteur se concentrent autour de grands pôles :

- Pour PACA : Toulon/Saint-Mandrier-sur-Mer, Marseille/La Ciotat et Saint-Tropez ; le yachting et le naval étant des activités spécifiques aux chantiers du littoral de PACA ;
- Pour l'Occitanie : Port-Camargue, Canet-en-Roussillon, Cap d'Agde, La Grande-Motte ; avec une prédominance des industries nautiques (bateaux de plaisance multicoques) ;
- Pour la Corse : Porto-Vecchio, Ajaccio, Calvi ; avec une prédominance des industries nautiques (bateaux de plaisance).

La présence de chantiers de renom tels que NAVAL GROUP, CATANA, MONACO MARINE, LA CIOTAT SHIPYARDS, GRAND LARGE YACHTING, WINDELO et d'autres contribuent au rayonnement de la façade.

	Nombre d'ETP en 2014	Nombre d'ETP en 2018
Construction de navires et de structures flottantes	< 3000	3870
Réparation et maintenance navale	< 1950	2329
Construction de navires de plaisance	< 350	500
Total du secteur (Méditerranée)	< 5300	7401

Tableau 1: Évolution de l'emploi salarié dans le secteur entre 2014 et 2018 - Source : INSEE FLORES 2014 et 2018

9.3 INTERACTIONS AVEC LE MILIEU MARIN ET LES AUTRES USAGES DE LA MER

9.3.1 Avec le milieu marin

Chiffre clé : 1 m² de peinture antifouling peut polluer 150 000 m³ d'eau

L'une des principales pressions générées par les industries navales concerne le rejet de substances dangereuses⁹⁷. Les chantiers navals sont des lieux de concentration de composés organostanniques tels que le tributylétain (TBT). Ces composés entrent dans la composition des peintures antisalissure mais sont interdits depuis 2008 dans les États signataires de la convention de l'Organisation Maritime Internationale (OMI, Convention « Antifouling Systems on Ships » (AFS), 2001).

Les industries navales utilisent un certain nombre de composés chimiques dans leurs procédés de production dont certains peuvent constituer des polluants aquatiques et atmosphériques. Le nettoyage des aciers durant les opérations de réparation est ainsi réalisé à partir de produits chimiques contenant des métaux lourds, solvants et composés organiques volatiles, zinc et autres polluants atmosphériques. Le façonnage des éléments métalliques pour la construction navale (métallurgie) conduit par ailleurs à la production d'oxydes, de produits chimiques et de vapeurs toxiques liés au découpage et au soudage ainsi qu'à la production d'eaux résiduelles contenant des solvants (hydrocarbure) de dégraissage. Les opérations de démantèlement et de recyclage peuvent enfin être à l'origine de rejets de substances dangereuses notamment lorsque les opérations sont effectuées en plein air.

En l'état actuel des connaissances, il n'est pas possible d'évaluer la contribution de ces industries au rejet de substances dangereuses dans le milieu marin. Néanmoins, les pratiques de ces industries

sont encadrées réglementairement pour limiter les rejets directs dans l'environnement.

9.3.2 Avec d'autres activités

Les activités de construction, réparation, maintenance et démantèlement des navires nécessitent des locaux industriels à terre et à proximité de la mer. Ce qui peut générer des conflits d'usage, à terre, avec d'autres activités présentes sur les espaces portuaires, dans un contexte de raréfaction du foncier portuaire : pêche, aquaculture, transport maritime, tourisme, etc. Ce qui nécessitera des arbitrages au niveau de la planification de ces espaces. Les besoins en foncier des industries navales et nautiques peuvent également se reporter dans l'arrière-pays en raison des flux de transport entrant et sortant de matériaux et équipements. Cela requiert de veiller, entre autres, à l'acceptabilité sociale de ces projets et à leur intégration effective dans les territoires.

9.4 PERSPECTIVES ET GRANDS FACTEURS D'EVOLUTION

Le secteur est confronté à deux grands enjeux :

L'enjeu de verdissement des navires

L'énergie utilisée à bord du navire : l'énergie à bord d'un navire (utilisée pour la propulsion ou pour les besoins du bord) est aujourd'hui majoritairement stockée sous forme de carburant liquide, puis brûlée dans un moteur à combustion interne afin de

⁹⁷ Les impacts liés aux substances dangereuses sont assez mal connus et sont peu quantifiés. Il est toutefois reconnu que les contaminants chimiques (TBT, HAP, etc.) sont à l'origine de la diminution de la richesse spécifique des communautés benthiques et affectent leur reproduction. Ils sont également à l'origine de la réduction de la population, de l'immunité et du

taux de reproduction des mammifères marins. D'autre part, la consommation de produits de la mer contaminés par des substances dangereuses peut avoir une incidence sur la santé humaine.

produire une action mécanique. Réaliser ces mêmes fonctions en minimisant les rejets ou en visant la réduction des émissions suppose d'utiliser de nouvelles sources d'énergie comme le gaz naturel liquéfié, les e-fuel, la propulsion éolienne, l'hydrogène, les piles à combustibles, le photovoltaïque, etc. Plusieurs enjeux sont à analyser pour l'emploi de ces nouvelles sources d'énergie : leur efficacité énergétique (technologique et opérationnelle), leur transport, leur stockage à bord, le soutage, la sécurité à bord, la durabilité/la robustesse et enfin leur coût global. La classification du navire et la réglementation sont également des éléments à prendre en compte.

La sobriété dans la mise en œuvre et l'utilisation des navires : la manière de conduire un navire influence fortement sa performance énergétique. Les innovations numériques et le développement de l'intelligence artificielle dans le transport maritime permettent d'optimiser le routage (meilleure route maritime) et d'améliorer la consommation d'énergie à bord du navire. Des solutions existent déjà dans ces deux segments, les enjeux sont de les généraliser, de les rendre accessibles au plus grand nombre et de poursuivre la R&D en la matière.

L'éco-conception : une meilleure conception du navire lors de sa phase de construction, notamment en optimisant son architecture et ses systèmes à bord, permet de réduire la consommation énergétique. L'utilisation de matériaux bio-sourcés ou recyclés réduit l'impact des navires lors de leur déconstruction. Plusieurs autres aspects doivent également progresser comme la réduction des émissions acoustiques ou encore la gestion des déchets à bord (déchets gazeux, liquides et solides produits par la navigation). Concernant la déconstruction, des normes européennes très contraignantes existent, comme les normes propres aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

En matière de nautisme, la FIN et ses partenaires européens ont initié en 2023 une démarche pour doter les entreprises d'outils

d'analyse du cycle de vie standardisés et reconnus par l'UE. Ces outils serviront à mesurer la performance environnementale des bateaux, identifier les axes d'amélioration et accompagner les entreprises dans l'éco-conception.

L'enjeu de l'attractivité des métiers

Les filières navales et nautiques sont une industrie de main-d'œuvre qui fait appel à plus d'une cinquantaine de métiers, répartis entre la production, l'ingénierie et les fonctions supports.

Les voies d'entrée à ces métiers sont nombreuses et possibles à tous niveaux de formations. La façade Méditerranée bénéficie d'une offre riche et reconnue de formation initiale et continue, dont les acteurs sont engagés dans un effort permanent de structuration et d'adaptation aux évolutions de ces activités.

Pour autant, les difficultés de recrutement sont anciennes dans ces filières, et prennent une nouvelle ampleur dans le contexte de la réindustrialisation, alors que des intentions d'embauches sont exprimées. Le maintien des compétences apparaît comme un défi largement partagé.

L'action intitulée « Anticiper les besoins en compétences et en volumes d'emplois pour renforcer l'attractivité de la filière des industries maritimes » a pour objectif d'améliorer l'attractivité des métiers industriels mais aussi l'adéquation entre les besoins des entreprises et les formations disponibles.

L'État, la Région Occitanie et la Fédération des Industries Nautiques lancent le contrat de filière « Industries et services nautiques Occitanie » pour aider les entreprises de la filière à répondre aux défis auxquels elles sont confrontées

Réunis le 5 avril 2024, lors du Salon international du Multicoque de La Grande Motte, la Région Occitanie, l'Etat et la FIN ont signé le contrat de filière Industrie et services nautiques Occitanie.

Le territoire d'Occitanie est le premier en France à s'inscrire dans cette démarche unique et innovante dont l'objectif est de conforter le poids et la dynamique économique des acteurs du nautisme.

Sa construction partagée avec les entreprises et acteurs du territoire, a permis de dégager trois axes stratégiques majeurs qui seront développés :

- La transition environnementale de la filière, à la fois au niveau des entreprises, des produits mais également au niveau des pratiquants, en favorisant l'innovation, le développement de la filière de déconstruction des bateaux en fin de vie, la sensibilisation des plaisanciers aux bonnes pratiques et à la protection des fonds marins ...

- L'emploi et la formation avec pour triple objectif l'attractivité des métiers de la filière, le développement d'une offre de formation adaptée aux besoins actuels et la fidélisation des salariés, afin de répondre aux problématiques de recrutement auxquelles sont confrontées les entreprises du territoire.

- Le développement et le rayonnement de la filière à travers l'implantation de nouvelles entreprises, l'innovation et la promotion de l'industrie et des services nautiques d'Occitanie au niveau régional, national et international.

Les industries nautiques et navales bénéficient des nouvelles opportunités et relais de croissance au travers de :

L'opportunité du « refit » des navires de plaisance

Le constat de la flotte vieillissante des bateaux de plaisance est partagé sur toutes les façades maritimes. Le reconditionnement (refit) de cette flotte pour l'adapter aux nouvelles normes environnementales ouvre des perspectives économiques importantes.

Lors d'une opération de refit, les travaux peuvent être superficiels comme une révision de la mécanique, un changement de peinture, mais ils peuvent être plus structurels comme le changement du moteur ou la mise en œuvre de nouvelles structures. L'activité de refit permet d'adapter le navire aux besoins du client mais aussi aux normes environnementales.

La Ciotat Shipyards est devenue leader du marché mondial du refit et de réparation de grands yachts, détenant 8 à 10 % des parts de marché. Créée en 1994, l'entreprise dispose d'un important arsenal industriel et jouit d'une proximité avec le marché de la Côte d'Azur. Chaque année, une centaine de yachts de plus de 50 mètres, soit près de 15 % de la flotte mondiale, transitent par les chantiers de La Ciotat Shipyards.

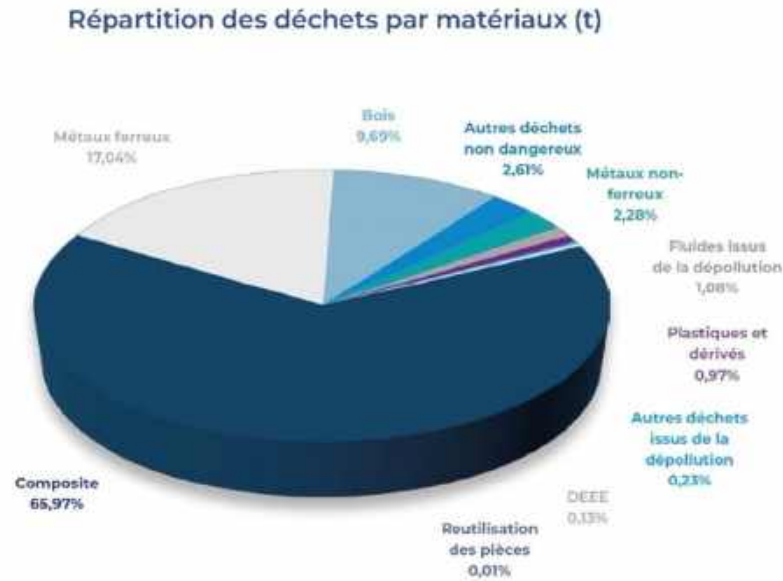
La gestion des navires en fin de vie : déconstruction et recyclage

Les services de l'État comme les collectivités locales et les ports de plaisance font face à une recrudescence d'épaves et de navires de plaisance abandonnés. Or, ces situations s'accompagnent de pollutions pouvant causer des dommages à l'environnement marin : la désagrégation des coques en résine dans le milieu marin est considérée comme une source de pollution plastique venant de la mer mais aussi de déversement de produits dangereux comme des hydrocarbures.

Depuis la création de l'Association pour la plaisance éco-responsable (APER), plus de 11 000 bateaux ont été déconstruits au niveau national par l'intermédiaire du réseau de centres de déconstruction agréés. Les bateaux concernés ont une taille comprise entre 2,5 mètres et 24 mètres.

L'action intitulée « Déployer la filière de déconstruction des navires de plaisance par un accompagnement renforcé des éco-organismes en charge de la filière, des particuliers, des collectivités et des gestionnaires de ports » a pour objectif d'améliorer le traitement des navires hors d'usage dans le

respect des règles de protection l'environnement et en valorisant les boucles d'économie circulaire.



Le recyclage des matériaux constitue un réel défi, notamment pour le composite qui représente plus de 60 % des déchets issus de la déconstruction des navires de plaisance et reste très peu recyclé aujourd'hui à la différence des métaux, du bois, etc. Deux voies s'offrent pour relever le défi du composite : trouver des matériaux alternatifs pour la coque et le pont des navires aux propriétés comparables et progresser sur sa valorisation et son recyclage.

Les énergies marines renouvelables, un secteur d'avenir pour l'industrie navale



Le développement des énergies marines renouvelables constitue une opportunité économique pour le secteur de la construction navale et est un relais de croissance intéressant pour les chantiers civils à plusieurs titres :

- Il permet de développer de nouveaux navires nécessaires à la logistique et à la maintenance des parcs éoliens en mer ;
- Les chantiers ont aussi la capacité à utiliser leurs savoir-faire dans le domaine naval pour développer des technologies nécessaires à l'exploitation des parcs ;
- La construction des flotteurs, l'intégration des turbines sur les flotteurs et la maintenance des structures flottantes des parcs éoliens flottants vont générer une très importante activité industrielle dans les prochaines années.

10 TOURISME ET LOISIRS

Messages clés :

Cette fiche inclut le tourisme littoral, la navigation de plaisance et les sports nautiques.

La Méditerranée est la première destination touristique de France

La Méditerranée est la façade littorale la plus fréquentée et la plus touristique de France. La consommation de biens et services touristiques dans les lieux de séjour a généré une valeur ajoutée de 4,3 milliards d'euros et créé environ 33 000 emplois (majoritairement mal rémunérés) dans les communes littorales en 2019. Une tendance générale de la fréquentation est toutefois constatée à la baisse, notamment par les touristes français, ces 10 dernières années, accentuée par la crise sanitaire, mais une relance de la fréquentation s'est avérée importante depuis 2021. L'emploi y a diminué quasiment autant que les dépenses touristiques et la valeur ajoutée entre 2019 et 2020.

La Méditerranée concentre 50 % des ports de plaisance

Par ailleurs, la Méditerranée est la façade maritime avec l'activité de navigation de plaisance la plus importante. Elle concentre le plus grand nombre de ports maritimes de plaisance à l'échelle métropolitaine, avec 202 ports proposant une capacité d'accueil totale de près de 100 000 places (dont 8 % environ pour les visiteurs). La région Provence-Alpes-Côte d'Azur concentre la moitié des navires majoritairement de petite plaisance. La grande plaisance, soit les navires de plus de 24 mètres, est également très présente dans le Var, les Alpes-Maritimes et en Corse.

La voile et les sports sous-marins sont les activités sportives les plus pratiquées

De très nombreuses activités nautiques sont pratiquées en Méditerranée. La voile et les sports sous-marins sont les deux activités nautiques qui comptent le plus de licenciés, respectivement plus de 40 000 licenciés et les sports sous-marins avec plus de 17 000 licenciés en 2020.

10.1 ÉTAT DES LIEUX DU TOURISME ET DES ACTIVITÉS DE LOISIR AU NIVEAU NATIONAL

La France possède 20 000 km de côtes incluant l'ensemble des Outre-mer. Elle est la première destination mondiale touristique avec 90 millions de touristes étrangers en 2019. Le littoral accueille le quart des nuitées touristiques de France métropolitaine en 2019, l'équivalent de 360 millions de nuitées (63 % de visiteurs français, 37 % de visiteurs étrangers).

Le tourisme recouvre, d'après l'INSEE (2022a)⁹⁸, « les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité ».

Les retombées économiques produites par cet ensemble hétérogène d'activités (sur le lieu de séjour, durant le voyage et en préparation du séjour) sont importantes pour l'économie française :

La France est la 1^{re} destination dans le monde pour les touristes internationaux depuis plus de 30 ans.

⁹⁸ <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1094>

La consommation touristique intérieure 99 en 2019 s'élève à 174,2 milliards d'euros en France soit 7,5 % du produit intérieur brut.

En 2016, le chiffre d'affaires des activités touristiques a atteint 172 milliards d'euros, pour une valeur ajoutée estimée à 68 milliards d'euros. Ce secteur est constitué de plus de 300 000 entreprises en grande majorité dans les secteurs de l'hébergement et de la restauration, qui emploient directement près de 1,1 million de salariés.

En 2019, le littoral demeure une destination touristique attractive. Le tourisme littoral recouvre ici les activités pratiquées par toute personne séjournant dans une commune littorale, les activités réalisées lors de son voyage pour s'y rendre ou en revenir, ainsi que les activités menées en préparation du séjour. Un quart des nuitées est réalisé dans les communes littorales majoritairement durant l'été. Le littoral est parmi tous les espaces touristiques français (montagne, rural, urbain), la destination dont la distance à parcourir pour y séjourner est la plus élevée, avec pour corollaire des séjours plus longs.

Les communes du littoral métropolitain concentrent 38 % de l'offre d'hébergement touristique au niveau national, soit une capacité d'accueil supérieure à 8 millions de visiteurs en 2019.

Le tourisme littoral produit les plus importantes retombées économiques marchandes parmi l'ensemble des activités définissant l'économie maritime. Les résidences secondaires en représentent les 4/5e avec 6,6 millions de lits. Les autres formes

d'hébergements les plus répandues sont les campings (0,97 million de lits) et les hôtels (0,24 million de lits).

Le tourisme littoral produit les plus importantes retombées économiques marchandes parmi l'ensemble des activités définissant l'économie maritime. Au niveau national, plus du quart de la dépense touristique en 2019 dépend de l'attractivité des communes littorales de France métropolitaine, soit un montant compris entre 27 et 40 milliards d'euros. Ces dépenses – réalisées avant, pendant ou après séjour (et visite) sur le littoral – créent entre 169 000 et 274 000 emplois sur la totalité du bord de mer métropolitain.

La navigation de plaisance est une pratique de loisir ou sportive qui se réalise avec un véhicule nautique. Elle regroupe plusieurs types de pratiques : la navigation en mer ou en eaux douces, mais également la plaisance professionnelle dans un contexte de développement de nouvelles activités en mer et sur le littoral¹⁰⁰.

La filière nautique française est composée d'un éventail de secteurs interdépendants allant de la vente et la location de navires et d'équipements spécialisés à l'offre de services connexes, tels que l'assurance et le convoyage.

Avec 4 millions de plaisanciers réguliers répertoriés en 2020-2021, le territoire national compte plus de 400 ports de plaisance pour 190 000 places de ports environ et près de 40 ports à sec avec plus de 11 000 places (SDES, 2021). Fin août 2021, plus de 1 million de navires sont immatriculés en métropole, 4,5 % de plus qu'en 2016.

⁹⁹ La consommation touristique intérieure (CTI) est la mesure de la consommation des visiteurs (touristes et excursionnistes) résidents ou non-résidents, au cours ou en vue des voyages qu'ils ont effectués en France, réalisée auprès des fournisseurs de services et de biens de consommation situés en France. La consommation touristique intérieure comprend une composante interne,

¹⁰⁰ Source : www.mer.gouv.fr/navigation-de-plaisance-sports-et-loisirs-nautiques consulté le 28 Avril 2022 correspondant à la consommation des visiteurs résidents. Elle comprend également une composante réceptrice, de consommation des visiteurs non-résidents.» (INSEE, 2022 : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2209>).

A contrario, les chiffres relatifs aux permis délivrés augmentent plus ou moins sensiblement.

Les activités de sports et de loisirs nautiques en mer, qui se pratiquent depuis la zone d'estran (zone couverte et découverte par les marées) jusqu'en haute mer, sont extrêmement diversifiées. Elles regroupent aussi bien les activités de surface telles que la planche à voile, le kitesurf, le motonautisme ou le ski nautique, que la plongée sous-marine ou encore le char à voile.

Elles peuvent être pratiquées dans le cadre d'un club ou librement, sans appartenance particulière à une structure organisée, de manière occasionnelle ou régulière tout au long de l'année, à proximité ou non du domicile et dans plusieurs lieux différents. Ainsi, les données des fédérations sportives, qui regroupent les licenciés et les pratiquants occasionnels (dans le cadre des fédérations), n'apportent qu'un éclairage partiel sur la pratique des activités nautiques.

La façade accueille de nombreux événements emblématiques tels que le défi Wind de Gruissan ou le mondial du vent de Leucate. En 2024, à l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques, Marseille accueillera quant à elle de nombreuses épreuves nautiques.

En 2020, les deux fédérations comprenant le plus de licenciés sont la voile et les sports sous-marins avec respectivement 217 887 et 133 054 licenciés. Pour autant, c'est la fédération de surf qui présente le plus de pratiquants occasionnels¹⁰¹. Ces chiffres ont chuté par rapport à 2019 de près de 27 % en moyenne pour toutes les fédérations des sports nautiques considérées.

¹⁰¹ Toute autre forme d'adhésion que la licence, le plus souvent dans le cadre d'une pratique ponctuelle ou de courte durée, est considérée comme un "Autre Titre de Participation" (ATP).

10.2 ÉTAT DES LIEUX DU TOURISME ET DES ACTIVITÉS DE LOISIR SUR LA FAÇADE MÉDITERRANÉE

10.2.1 Le tourisme littoral

Durant leur séjour dans les communes littorales de la façade Méditerranée, les touristes français et étrangers produisent une valeur ajoutée de 4,3 milliards d'euros et ce qui crée environ 33 000 emplois localement en 2019. La Région Provence Alpes-Côte-d'Azur (PACA) est la plus fréquentée avec près de 60 % des retombées économiques marchandes.

	Occitanie	PACA	Corse	Façade Méditerranée	Ensemble du littoral métropolitain
Dépenses touristiques (milliards d'euros)	2,7	5,3	1,2	9,2	21
Valeur ajoutée (milliards)	1,3	2,5	0,6	4,3	9,9
Emplois (milliers de postes)¹	19 583	43 668	13 987	77 237	162 185
Emplois (milliers d'EQTP)²	14 605	32 887	11 532	59 025	122 885

¹ Moyenne annuelle.

² Effectifs salariés et non-salariés, secteurs publics et privés.

Champ: dépenses des touristes français et étrangers., tous motifs, tous types d'hébergement, communes litt.

Méthode: méthode AES/BECO.

Sources: calculs des auteurs sur la base des sources statistiques figurant dans l'encadré n°1.

Tableau 1. Répartition régionale des retombées économiques locales liées à la fréquentation touristique des communes littorales de la façade Méditerranée (2019)

Le nombre d'emplois liés au tourisme est très important et 50 % d'entre eux sont dans le secteur de l'hébergement et un tiers dans de la restauration.

10.2.2 Les ports et la navigation de plaisance

Avec 202 ports dénombrés, la façade Méditerranée concentre le plus grand nombre de ports maritimes de plaisance à l'échelle métropolitaine, proposant une capacité d'accueil totale de 96 394 places dont 8 400 environ pour les visiteurs. Le Var en comptabilise environ le quart avec 52 ports mais pour autant ce département possède le plus faible nombre de places des départements de la façade avec 7 760 places.

Le port de Port Camargue au Grau-du-Roi en Occitanie possède le nombre d'anneaux le plus important à l'échelle métropolitaine, qui est de 5 000 (SDES, 2021). Il se classe en première position à l'échelle européenne.

Régions concernées	Départements concernés	Nombre ports plaisance	de Total de	Capacité totale	d'accueil Total	Capacité d'accueil Total pour les visiteurs	
Occitanie	Aude	7	40	4 384	28 504	31	1183
	Gard	3		5 268		530	
	Hérault	20		11 407		428	
	Pyrénées orientales	10		7 445		194	
PACA	Alpes-Maritimes	33	134	16 548	592 92	1181	5555
	Bouches-du-Rhône	49		16 236		670	
	Var	52		26 508		3704	
Corse	Corse-du-Sud	17	28	4 718	8 598	915	1712
	Haute-Corse	11		3 880		797	
Total		202		96 394		8 450	

Tableau 2 : Nombre de ports de plaisance et capacité d'accueil en 2021 par région et par département pour la façade Méditerranée
(source: SDES, 2021)

La navigation de plaisance est une composante clé du tourisme côtier de la façade avec 424 498 navires en 2021 (soit 40 % de la flotte métropolitaine). Par rapport à 2016, ce nombre est en hausse de 4 % à l'image de la tendance observée en métropole. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur concentre plus de la moitié des embarcations de la façade.

Entre 2016 et 2021, il n'y a pas d'évolution particulière, l'entrée de nouvelles embarcations est sensiblement la même, à l'exception de l'année 2020, en raison du contexte sanitaire.

Au-delà du nombre de nouveau permis, on remarque depuis 2021, une forte hausse de la fréquentation de navigation de plaisance et d'activités nautiques sur la façade Méditerranée. Les comportements sur l'eau ont également évolué avec une utilisation de l'espace maritime « consumériste ». Néanmoins, la conscience environnementale des pratiquants s'améliore. Les locataires de navires sont beaucoup plus nombreux qu'il y a 10 ans et ont des comportements moins avertis et moins respectueux du milieu marin que les pratiquants expérimentés. De même, on parle aujourd'hui de « surfréquentation » sur certains espaces très prisés par certaines activités, comme le kayak de mer dans le parc national des Calanques de Marseille (de Marseille à La Ciotat).

Grande majorité de la petite plaisance

La grande majorité des navires sont à moteur soit 81 %, plus particulièrement en Corse

Par rapport aux données de 2016, aucune évolution significative n'est à noter. Les statistiques restent sensiblement les mêmes ainsi que les tendances observées et décrites ci-dessus.

Au-delà des ports, les navires font du cabotage (c'est-à-dire qu'ils naviguent près des côtes) et jettent leur ancre pour s'arrêter. Nombreux sites dits de mouillage sont ainsi utilisés par les plaisanciers.

Particularité de la grande plaisance en Méditerranée

L'industrie du yachting est en évolution permanente, avec une croissance de la taille des navires, depuis 15 ans. Avec un marché évalué à 1,8 milliard d'euros, la France détient la quatrième place dans le marché de la grande plaisance.

Sur la façade, bien que largement minoritaire par rapport à la petite plaisance, la grande plaisance (soit les navires de plus 24 mètres), représente plus de la moitié de la flotte métropolitaine des navires à moteur supérieurs ou égaux à 24 m en 2021. Cette tendance s'observe autant en 2016 qu'en 2021.

Les ports et zones de mouillages très prisées tels que Saint-Tropez, Antibes, Cannes, Nice ou Bonifacio attirent majoritairement ces navires.

10.2.3 Les sports nautiques

En 2020, les deux fédérations d'activités nautiques avec le plus de licenciés à l'échelle de la façade sont la voile avec 40 851 licenciés et les sports sous-marins avec 17 325 licenciés, respectivement 63 % et 27 % des licenciés méditerranéens d'activités nautiques.

Le département des Bouches-du-Rhône accueille le plus grand nombre de licenciés de voile et de sports sous-marins tandis que le département de Haute-Corse en accueille le moins.

		Fédérations françaises agréées en 2020							Total
Régions concernées	Départements concernés	Aviron	Voile	Surf	Char à voile	Études et sports sous-marins	Motonautique	Ski nautique et wake board	
Occitanie	Aude	105	1288	12	16	719	3	55	16171
	Gard	348	851	21	4	1353	1	31	
	Hérault	800	5055	174	7	2584	12	46	
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Pyrénées-Orientales	215	1176	171	17	1071	1	35	64410
	Alpes-Maritimes	984	8354	104	2	2384	7	94	
	Bouches-du-Rhône	1500	12191	238	7	5185	19	186	
	Var	640	10252	211	3	2983	22	27	
Corse	Corse-du-Sud	71	1018	3	0	627	6	1	2846
	Haute-Corse	27	666	0	0	419	7	1	
Total		4690	40851	934	56	17325	78	476	
Total métropole		14455	116138	10317	1395	46459	135	1591	190490

Tableau 3: Nombre de licenciés dans les fédérations françaises agréées en 2020 par région et par département pour la façade Méditerranée (source: Ministère des Sports et des jeux olympiques et paralympiques, 2020)

Si l'on compare les chiffres de 2020 à ceux de 2014, on observe les tendances suivantes :

La façade Méditerranée a subi la plus faible perte des façades maritimes (- 5 %)

Les licenciés des sports sous-marins sont également en baisse, mais dans une moindre mesure. Sur l'ensemble de la métropole, une diminution de 5 % est évaluée à l'image de ce qui est observé en Méditerranée (- 6 %).

10.3 LES INTERACTIONS DU TOURISME ET DES LOISIRS AVEC LE MILIEU MARIN ET LES AUTRES USAGES DE LA MER

10.3.1 2.1. Avec le milieu marin

En France métropolitaine, la pression anthropique exercée par le tourisme dans les communes littorales est de 5 à 6 fois supérieure à celle observée sur l'ensemble de la France. Elle est particulièrement forte en Occitanie et en PACA, sans pour autant épargner la Corse.

Du point de vue environnemental, pour la mer côtière, cette pression touristique contribue notamment à exacerber, dans des proportions difficiles à évaluer et très variables localement selon

les pratiques touristiques prédominantes, les problématiques suivantes :

- L'artificialisation et la modification des paysages qui en résulte ;
- La dégradation de la biodiversité ;
- La prolifération des déchets ;
- L'introduction d'organismes pathogènes microbiens (bactéries, virus...);
- L'introduction de contaminants (par exemple les crèmes solaires).
- Les problématiques liées aux mobilités touristiques, pollutions sonores et atmosphériques s'ajoutent également et se manifestent indirectement et de façon différée sur le milieu marin.
- La plaisance et les sports nautiques génèrent également des pressions et impacts sur le milieu marin :
- Le dérangement, visuel ou auditif, des mammifères marins et de l'avifaune via les moteurs des embarcations, la distance entre usagers et espèces concernées, la vitesse de l'engin et du comportement des usagers

Arrêté ULYSSE

L'arrêté préfectoral encadrant différentes pratiques dans la mer territoriale et les eaux intérieures françaises de Méditerranée dit « arrêté Ulysse » 172/2021 réglemente les émissions lumineuses et le bruit aérien.

Concernant le bruit, l'arrêté précise que le capitaine du navire et ses occupants veilleront à éviter les nuisances sonores susceptibles de porter atteinte à l'environnement immédiat.

Concernant la lumière, l'éclairage des navires doit se limiter au strict nécessaire. Il est interdit d'utiliser toute source lumineuse non indispensable à la navigation et à la vie à bord. À ce titre, les

dispositifs destinés à illuminer les fonds marins sont prohibés trois heures après le coucher du soleil.

- Le rejet de déchets dont certains sont jetés par-dessus bord par les plaisanciers ou abandonnés par les pratiquants des différents sports nautiques.
- L'ancrage sur les habitats sensibles tels que les herbiers de Posidonie qui causent dommages et dégradations des organismes fixés et des habitats.

Deux stratégies pour limiter les dégâts sur les habitats marins emblématiques: herbier de posidonie et coralligène

Depuis 2019, les partenaires méditerranéens mettent en œuvre deux stratégies, l'une sur les mouillages des navires de plaisance, l'autre sur la gestion des sites de plongée.

Fort du constat de la dégradation très importante des herbiers de Posidonies par les ancrages des navires de plaisance notamment celles de la grande plaisance qui est considérable, rapide et irréversible, la stratégie mouillage vise la limitation de cette dégradation en identifiant des secteurs prioritaires dans chaque département littoral pour organiser le mouillage de la petite et de la grande plaisance. En outre, l'arrêté 123/2019, interdit le mouillage sur l'herbier de posidonie pour tout navire d'une longueur supérieure à 24 mètres. Les navires de croisière sont également concernés par cette réglementation.

La stratégie de gestion durable des sites plongée priorise des actions sur la connaissance et la gestion des sites, ou sur la sensibilisation des plongeurs.

Plusieurs **zones de mouillage et d'équipements légers (ZMEL)** ont vu le jour sur la façade (Parc national de Port-Cros, Rayol-Canadel, Bonifacio, Port-Vendres, etc.) et de nombreux projets sont en cours (Pampelonne, Le Lavandou, Porquerolles, etc.).

- **La suspension de sédiments** générée par les navires à moteur passant sur des fonds sableux contribuant à la turbidité de l'eau.
- Les **peintures antifouling toxiques** utilisées pour empêcher le développement d'organismes sur les coques.
- Les fuites ou déversements d'hydrocarbures et des huiles contenant des métaux lourds et composés synthétiques.

La certification européenne « Ports propres »

Cf. fiche « qualité des eaux »

- Les **rejets des eaux noires et des eaux grises** par les navires de plaisance qui causent des changements des niveaux de nutriments.
- L'introduction et propagation d'espèces pathogènes (via les eaux noires) et **d'espèces invasives non indigènes** via les coques des navires de plaisance.

Campagne Écogestes Méditerranée

Harmonisée et renforcée à l'échelle de la façade, la campagne de sensibilisation Écogestes Méditerranée cible les plaisanciers et vise à les inciter à opérer des changements de pratiques, à la fois en termes de comportements et d'équipements, dans l'objectif de réduire les impacts de leurs usages. Nombreux gestes sont préconisés pour limiter les impacts cités ci-dessous : pour les hydrocarbures « Être vigilant lors du remplissage du réservoir afin d'éviter des pertes d'hydrocarbures » ou sur les eaux noires « Utiliser les sanitaires du port quand le bateau est à quai ».

En 2022, plus de 8000 personnes ont été sensibilisées et plus de 2200 navires ont hissé le fanion en signe de leur engagement.

Alliance Posidonia

Créée en 2023, Alliance Posidonia est une démarche innovante et unique associant acteurs publics, privés et ONG, et a pour objectif

d'instaurer les conditions d'une dynamique collective forte et visible, capable de faire émerger une véritable prise de conscience de préservation de la Posidonie, auprès des citoyens, des élus, des plaisanciers et de l'ensemble des acteurs économiques et sociaux sur le littoral méditerranéen français.

10.3.2 Avec d'autres activités

Les activités touristiques, par leur consommation d'espace, concurrencent certaines activités traditionnelles, notamment primaires, qui requièrent une implantation littorale comme l'aquaculture, ou la pêche. Par exemple, le balisage de plage l'été limite l'espace de pratique de la petite pêche.

La multiplicité d'activités nautiques et la pratique de la plaisance sur le plan d'eau peuvent engendrer des conflits d'usages, plus particulièrement en période estivale, à terre comme en mer.

Les destinations touristiques connaissent également une forte attractivité résidentielle, par l'intermédiaire des résidences secondaires. Le foncier étant rare sur les littoraux, des difficultés d'accès au logement surviennent pour les actifs les plus jeunes et/ou aux revenus modestes (primo-accédants, travailleurs saisonniers, ...). Le développement des logements touristiques (type AirB&B) a des conséquences sur le logement des saisonniers sur tout le littoral et peut mettre en péril certaines activités.

Au sein des ports, l'accès aux places disponibles est source de concurrence d'autant plus lors des périodes de forte fréquentation.

Les zones côtières qui accueillent des activités professionnelles de pêche et d'aquaculture, constituent des lieux de conflits avec les particuliers, plaisanciers et pratiquants de sports nautiques (filets de pêche endommagés, détérioration involontaire des engins de pêche en raison de défaut de signalisation...).

10.3.3 Dépendance de l'activité à l'état du milieu marin

Les activités touristiques notamment la baignade et les activités nautiques sont en raison de leur nature, particulièrement dépendantes de la qualité du milieu marin. En effet, la qualité des eaux côtières ou la transparence de l'eau garantit la fréquentation touristique. La bonne santé des herbiers de posidonie est nécessaire à l'activité touristique.

10.4 PERSPECTIVES POUR LE TOURISME ET GRANDS FACTEURS D'EVOLUTION

10.4.1 Impacts de la crise sanitaire (Covid-19)

Comme au niveau national, la crise sanitaire s'est traduite par une très forte réduction de la fréquentation touristique dans les communes littorales – notamment des touristes étrangers – (moins 35 % de nuitée entre 2019 et 2020) et une très forte contraction de l'emploi touristique (moins 41 % entre 2019 et 2020) et de la valeur ajoutée localement. Les pratiques touristiques ont aussi considérablement évolué durant cette période, par exemple les touristes français ont privilégié davantage les destinations de proximité, chez des proches ou en résidences secondaires.

10.4.2 Évolution et perspectives

Le littoral devrait rester la destination phare des touristes français et étrangers, aussi le défi n'est pas à l'augmentation des capacités d'accueil mais à une adaptation de l'offre (par notamment la promotion d'un tourisme équitablement réparti entre le littoral, l'arrière-pays et la montagne) pour aller vers une meilleure durabilité.

Les ports doivent notamment faire face aux demandes de places sans pour autant agrandir leur offre en termes d'anneaux. Leur défi est de faire de la place en soustrayant les navires dits ventouses.

La petite plaisance semble se stabiliser sur la façade, l'enjeu futur concerne la grande plaisance. Les carnets de commandes pour les yachts et méga-yachts sont remplis pour plusieurs années.

Dans un autre registre, le développement des parcs éoliens en mer peut également être une opportunité pour développer une nouvelle forme de tourisme : le tourisme industriel. Ce dernier est notamment inscrit dans le Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs d'Occitanie 2022-2028 comme un axe fort.

CONSÉQUENCES DU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

Mutation des paysages

Le dérèglement climatique a pour conséquence d'aggraver le phénomène d'érosion des plages et donc le recul du trait de côte. Les paysages emblématiques des communes du littoral méditerranéen vont donc changer : les tailles des plages auront notamment tendance à diminuer et lutter en faveur de leur préservation représentera un surcoût important.

Limitation de l'accès aux espaces naturels

Certains effets du dérèglement climatique auront un impact sur la fréquentation des sites naturels. En effet, la hausse des températures augmentera les risques d'incendie et la modification de la fréquence et du rythme des tempêtes pourra rendre l'accès au bord de mer plus difficile à cause d'un risque de submersion plus accru.

Délocalisation des infrastructures

La montée des eaux est un facteur à prendre en considération dans la mesure où les estimations actuelles montrent une amplitude relativement importante d'élévation du niveau de la mer se situant entre 0,43 m à 2,5 m d'ici 2100. Certaines infrastructures touristiques situées en bord de mer pourraient être touchées par cette hausse et être contraintes à une délocalisation.

Baisse de la fréquentation

La modification de la fréquence et de l'intensité des phénomènes météorologiques exceptionnels, la hausse des températures, la modification des paysages et les limitations d'accès aux sites naturels pourront entraîner une baisse de l'attractivité du territoire et donc de la fréquentation.

PROJET

11 STRUCTURE DE LA FORMATION ET DES EMPLOIS LIÉS À LA MER

Messages clés :

Il existe une grande variété de professions maritimes. La filière compte plus de 900 métiers différents (matelotage, poissonnerie, aquaculture, génie maritime, soudure de marine, expert maritime, pilote maritime, lamaneur, réparateur de conteneur...) se pratiquant aussi bien en mer qu'à terre.

La France dispose d'un réseau scolaire spécialisé dans l'enseignement maritime, partout sur le territoire.

12 lycées professionnels maritimes, qui accueillent 1 848 élèves¹⁰² pour un budget total de 4,2 millions d'euros, dont 2 en Méditerranée, à Sète et Bastia.

1 école nationale supérieure maritime (ENSM), constituée de 4 sites (Le Havre, Marseille, Nantes, Saint-Malo) qui accueillent 1 285 étudiants à la rentrée 2023¹⁰³.

1 école nationale de sécurité et d'administration de la mer (ENSAM), située au Havre.

De nombreux autres établissements offrent des enseignements et des diplômes ayant trait au milieu marin, dont

Des lycées agricoles (formations aux cultures marines)

Des établissements d'enseignement supérieur (école de commerce, écoles d'ingénieur)

Des universités (biologie marine, océanographie...)

En Méditerranée, la formation aux métiers de la mer est assurée par des structures publiques et des structures privées. On

décompte près de 3 000 formations rattachées aux métiers de mer dispensées en Méditerranée, dont plus de 508 d'entre elles ont directement un caractère maritime¹⁰⁴.

La façade Méditerranée comptabilise près de 214 000 emplois dans les activités de la mer, répartis au sein des 71 144 établissements employeurs. On y décompte près de 24 000 emplois dans les activités considérées comme le « cœur » de l'économie maritime (pêche, construction navale, transport maritime, etc.). À titre de comparaison, la région Bretagne compte 70 348 emplois répartis au sein de 7 446 établissements¹⁰⁵.

Définition des « métiers de la mer »

Le « périmètre Mer » considéré comporte 39 activités (activités issues de la Nomenclature des activités françaises de l'Insee), dont 19 « cœur » de l'économie maritime considérées comme « 100 % maritimes ». Le « périmètre Mer » (cœur Mer + activités périphériques) inclut par exemple les activités de Défense, les activités récréatives et de loisirs et les activités fluviales, qui ne sont pas « 100 % maritimes ». Sont exclues les activités de l'hôtellerie-restauration et les activités des études et recherche. Ce périmètre conduit à retenir 111 métiers, dont 15 « cœur Mer ».

Ces périmètres sont issus des travaux menés dans le cadre de l'Observatoire des métiers de la mer de Méditerranée. Il est possible de se référer au « Panorama statistique de l'emploi et de la formation aux métiers de la mer de la façade Méditerranée » paru en décembre 2022, téléchargeable sur le site internet de la DIRM.

¹⁰² Secrétariat d'État chargé de la mer, Les formations professionnelles font leur rentrée, septembre 2023

¹⁰³ Idem

¹⁰⁴ Selon une première observation de l'observatoire des métiers de la mer de Méditerranée. Une cartographie exhaustive des formations est en cours de production.

¹⁰⁵ Observatoire de l'économie maritime en Bretagne n°2 (source Insee Flores 2017); périmètre presque identique au périmètre « cœur Mer » de Méditerranée.

11.1 L'ENSEIGNEMENT MARITIME AU NIVEAU NATIONAL

La formation maritime s'entend ici au sens large, à la fois pour les formations maritimes spécialisées qui mènent aux métiers de marins de la marine marchande, de la pêche, de l'aquaculture, de la plaisance et de la mécanique marine, qui sont des professions réglementées; et pour les formations qui mènent à des métiers en lien avec la mer et le littoral, qu'ils soient dans l'industrie, les sports et loisirs nautiques, la gestion des espaces naturels, l'aménagement du territoire ou la recherche. La formation maritime est étroitement associée avec de nombreux autres domaines que sont l'emploi, la reprise d'activité, les reconversions.

Ces formations diffèrent suivant le niveau de responsabilité visé et les fonctions exercées sur un navire. Elles sont dispensées par un réseau d'établissements publics et d'organismes privés de formation. L'État assure l'élaboration, la mise à jour des référentiels, la définition de nouvelles formations et les conditions de délivrance des certifications professionnelles. Il délivre le cas échéant les agréments pour dispenser ces formations dans le respect de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) de l'Organisation maritime internationale. Il est le garant de la délivrance de titres maritimes permettant aux marins d'exercer leur métier, y compris à l'international.

L'accès à la profession réglementée de marin est soumis à des conditions de qualification, c'est-à-dire à la détention des titres de formation professionnelle maritime correspondant au niveau de responsabilité et aux fonctions exercées à bord. Les titres de formation professionnelle maritime comprennent les brevets et les certificats d'aptitude.

La formation professionnelle maritime est spécifique aux métiers de navigant, car elle prend en compte deux conventions internationales majeures :

- Au commerce et à la plaisance professionnelle : la convention internationale de 1978 (STCW);
- À la pêche : la convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (STCW-F).

Plusieurs voies permettent d'obtenir ces titres. Outre les formations spécifiques, la formation initiale (FI) et la formation continue modulaire (FC) permettent d'obtenir des qualifications professionnelles maritimes identiques mais selon des parcours et des durées différentes.

Par ailleurs, il existe également un dispositif de validation des acquis de l'expérience maritime (VAE maritime) permettant d'obtenir les brevets en totalité ou partiellement. Mise en œuvre depuis 2004 puis étendue et adaptée par arrêtés en 2008 et en 2016, la VAE maritime permet d'obtenir soit un titre de formation professionnelle maritime (brevet ou certificat d'aptitude) soit un ou plusieurs module(s) constitutif(s) de la formation menant à la délivrance du titre.

Sur la période 2017 – 2021, le nombre de demandes a fortement fluctué. La moyenne de dossiers déposés s'établit à 326. Sur cette période, parmi les dossiers examinés par les jurys, 16,5 % des demandes de VAE ont été validées entièrement, 77,5 % ont eu une validation partielle et 6 % ont fait l'objet d'un refus.

Les formations maritimes se composent en deux grands ensembles :

- Les formations modulaires qui permettent de se voir délivrer des diplômes. Ces derniers, associés avec du temps de service en mer, conduisent à la délivrance de brevets avec des prérogatives qui y sont associées (brevet

de capitaine 200 par exemple qui permet d'exercer les fonctions de capitaine à bord de navires de commerce ou le brevet de mécanicien 250 kW qui permet l'exercice de fonctions de mécanicien à bord de navire de puissance propulsive inférieure à 250 kW).

- Les formations spécifiques, qui ont pour objet d'acquérir les compétences pour exercer des fonctions et tâches spécifiques à bord (fonctions médicales, de sécurité, radio, pour les plus connues).

Les lycées professionnels maritimes (LPM) sont les principaux acteurs de l'enseignement secondaire maritime pour former aux métiers de navigants. Ils forment aux métiers de la pêche, de la navigation de commerce, des cultures marines, de la plaisance et de la mécanique marine, depuis le CAP jusqu'au BTS. La France compte 12 LPM, sous la tutelle du Secrétaire d'État chargé de la mer. La plupart des LPM dispensent également des modules de formation continue.

Le budget de chaque LPM est composé principalement :

- D'une dotation de l'État (programme 205 « affaires maritimes ») relative à la prise en charge des salaires des contractuels enseignants et de vie scolaire, au financement des formations spécifiques prescrites par la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), au paiement des bourses ;
- D'une dotation globale de fonctionnement des régions qui permet en premier lieu, d'assurer le fonctionnement courant de l'établissement. Par ailleurs, la Région est le principal financeur des projets d'investissement entendus

au sens large (construction, rénovation, entretien et équipement en simulateur machine ou pont de navigation).

Les BRACPN, BACPN et BACPNV106 sont des titres de formation professionnelle maritime adaptés aux voyages à proximité du littoral. Leurs prérogatives, capitaine et matelot, sont limitées en trajet, puissance propulsive et nombre de passagers. Le BRACPN a des prérogatives spécifiques pour les activités de pêche à pied et de récoltes d'algues de rive. Ces titres peuvent être délivrés aux détenteurs de certaines compétences (anciens « petits » titres de formation professionnelle maritime, permis plaisance, certains titres « Jeunesse et Sports », etc.) sous réserve d'aptitude médicale, de certificats SMDSM107 et de faire fonction de capitaine ou de matelot.

L'enseignement supérieur maritime est principalement assuré par l'École nationale supérieure maritime (ENSM), établissement public de l'État à caractère scientifique, culturel et professionnel sous la tutelle du ministère en charge de la mer. Ses missions sont définies par le décret n°2010-1129 : « L'École nationale supérieure maritime a pour mission principale de dispenser des formations supérieures scientifiques, techniques et générales, notamment d'officiers de la Marine marchande et d'ingénieurs, dans les domaines des activités maritimes, para-maritimes et portuaires, de la navigation maritime, des transports, de l'industrie, des pêches maritimes et des cultures marines, de l'environnement et du développement durable ». L'ENSM dispose de quatre sites de formation basés au Havre, à Saint-Malo, à Nantes et à Marseille. En 2021, elle a bénéficié d'une subvention pour charges de service

¹⁰⁶ BRACPN : brevet restreint d'aptitude à la conduite de petits navires ; BACPN : brevet d'aptitude à la conduite de petits navires ; BACPNV : brevet d'aptitude à la conduite de petits navires à voile.

¹⁰⁷ Certificats permettant d'exercer des prérogatives en matière de radiocommunications dans le cadre du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM).

public de 18,25 millions d'euros destinée essentiellement au financement de la masse salariale (environ 250 ETP).

En matière d'enseignement supérieur, le nombre d'élèves de l'ENSM est plutôt stable sur la période 2016-2021 :

Sites de l'ENSM	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022
Le Havre	390	282	289	290	315	353
Marseille	340	371	342	366	412	447
Nantes	194	209	164	158	173	58
Saint-Malo	192	216	214	219	225	182

Tableau 3 : nombre d'élèves de l'ENSM, répartis par site

(Source : SdES²)

D'autres établissements d'enseignement supérieur (écoles de commerce, écoles d'ingénieur) et universités offrent des enseignements et des diplômes ayant trait au milieu marin mais ne conduisent pas en général à la délivrance de titres de formation professionnelle maritime permettant d'exercer des fonctions à bord d'un navire.

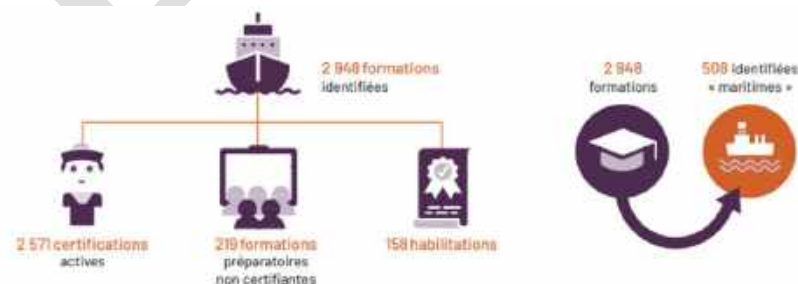
Initié par la ministre de la Mer en 2021, le « Fontenoy du maritime » vise à dynamiser le pavillon français dans une vision post-Covid et post-Brexit. Il prévoit notamment, dans le cadre de la formation, le doublement du nombre d'officiers qui sortent de formation à l'ENSM d'ici 2027.

Un des enjeux sera de développer les liens entre les lycées maritimes et l'ENSM afin de faciliter les passerelles pour permettre à des jeunes issus des bacs professionnels de poursuivre leur cursus de formations vers le niveau supérieur.

11.2 LA FORMATION AUX METIERS DE LA MER EN MEDITERRANEE

Selon une première observation, 2 948 formations dispensées en Méditerranée sont susceptibles d'être rattachées aux 111 métiers de la mer, 508 d'entre elles ayant directement un caractère maritime.

Nombre de formations pré-identifiées comme associées aux métiers de la mer en 2022



Source : CertifInfo et Bases régionales des formations Carif-Oref, 2022 – Traitement Observatoire des métiers de la mer du Conseil maritime de façade Méditerranée.

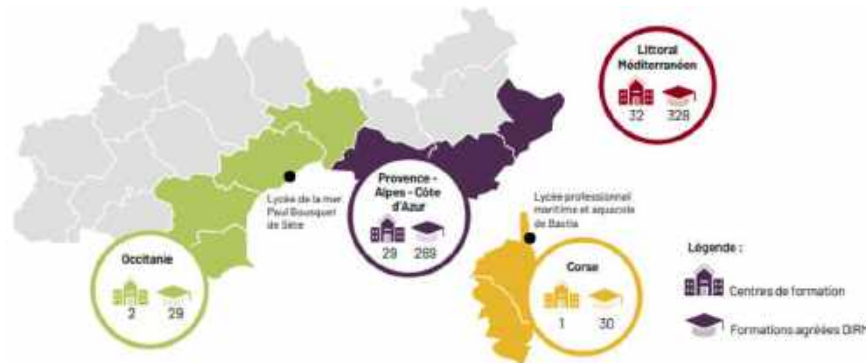
Focus sur la formation maritime

La formation professionnelle maritime est entendue ici comme la formation réglementée et encadrée par le ministère chargé de la mer : ce sont les formations qui permettent d'exercer la profession réglementée de marin professionnel sur des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche ou aux cultures marines.

328 formations de qualification professionnelle maritime (requis pour exercer la profession réglementée de marin) peuvent être suivies au sein des 32 centres de formation agréés par la Direction interrégionale de la mer (DIRM) et réparties sur toute la façade.

- Le site de Marseille de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) qui assure l'enseignement supérieur et a accueilli 412 étudiants en 2020. On constate une tendance à la hausse des effectifs à l'ENSM, l'établissement accueillant 340 étudiants en 2016.

Cartographie des organismes de formation maritime et nombre de formations agréées par la DIRM en 2021



Source: DIRM Méditerranée, 2021 – Traitement Observatoire des métiers de la mer du Conseil maritime de façade Méditerranée.

Sont décomptés dans ces 32 centres de formation maritime:

- Les deux lycées professionnels maritimes de Sète et Bastia (placés sous l'autorité de la DIRM Méditerranée) qui comptent la façade sur les 12 lycées recensés à l'échelle nationale. Ils accueillent 387 élèves au total à la rentrée 2022. On constate une tendance à la baisse des effectifs dans ces établissements, puisque les lycées accueillaient 438 élèves en 2016;

Année scolaire	Nombre d'élèves inscrits
2016-2017	438
2017-2018	427
2018-2019	412
2019-2020	407
2020-2021	386

Nombre d'élèves inscrits dans les lycées professionnels maritimes de la façade (Bastia et Sète) entre 2016 et 2021.
Source: SDES

Année scolaire	Nombre inscrits	d'élèves
2016-2017	340	
2017-2018	371	
2018-2019	342	
2019-2020	366	

2020-2021	412
2021-2022	447

Nombre d'élèves inscrits à l'École nationale supérieure maritime (ENSM) de Marseille entre 2016 et 2022. Source: SDES

En 2021, la DIRM a délivré plus de 7 200 nouveaux titres maritimes.

	Nouveaux titres	Revalidations	Total titres délivrés en 2021
Occitanie	1151	492	1643
Corse	692	698	1390
Provence-Alpes-Côte d'Azur	5 374	4762	10136
Littoral méditerranéen	7 217	5952	13169

Source: DIRM Méditerranée, 2021 – Traitement Observatoire des métiers de la mer du Conseil maritime de façade Méditerranée.

11.3 L'EMPLOI DANS LES ACTIVITES DE LA MER EN MEDITERRANEE

Depuis 2013, l'emploi dans les activités du « périmètre Mer » est en croissance de +5 %, stimulé par les activités dites « périphériques Mer »; cette tendance est particulièrement visible en Occitanie.

Cartographie illustrant la répartition régionale des établissements employeurs du « périmètre Mer »



Source: INSEE - Répertoire des entreprises et des établissements (NAF 732), 2017 et 2020 – Traitement Observatoire des métiers de la mer du Conseil maritime de façade Méditerranée.

Nombre d'emplois dans les activités «périmètre Mer» par région et leur évolution en 6 ans



Source: INSEE RP 2017-2021 millésimé 2019 comparé au millésimé 2013 – Traitement Observatoire des métiers de la mer du Conseil maritime de façade Méditerranée.

Focus sur l'emploi « cœur Mer »

Dans les activités «cœur Mer», les métiers les plus représentés sont ceux de la pêche (patrons pêcheurs et marins pêcheurs), de la marine marchande (matelots) et de dockers. On remarque cependant que les 10 métiers « cœur Mer » diffèrent d'une région à l'autre. Ainsi, pour l'Occitanie, les métiers de la pêche sont prédominants (patrons pêcheurs et commercialisation des produits de la pêche); ils représentent près de trois emplois sur dix. La Corse se distingue par une part importante de matelots de la marine marchande. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, les métiers « cœur Mer » ne sont pas concentrés sur un ou deux secteurs; on les retrouve aussi bien dans la marine marchande (matelots et officiers) que dans les activités portuaires (dockers) ou dans les activités d'ingénierie (ingénierie en mécanique travail

métaux, ingénierie technique de transport, ingénierie en développement informatique, etc.).

Nombre d'emplois dans les activités «cœur Mer» par région et leur évolution en 6 ans



Source: INSEE RP 2017-2021 millésimé 2019 comparé au millésimé 2013 – Traitement Observatoire des métiers de la mer du Conseil maritime de façade Méditerranée.

Liste des 10 métiers les plus exercés dans les activités « cœur Mer »

Occitanie	Corse	Provence-Alpes-Côte d'Azur
Marins-pêcheurs, ouvriers aquaculture	Matelots de la marine marchande salariés	Matelots de la marine marchande salariés
Vendeurs en alimentation	Patrons pêcheurs, de 0 à 9 salariés	Officiers techniques marine marchande
Détaillants alimentation 0 à 9 salariés	Dockers	Ingénieur cadre mécanique travail métaux
Dockers	Mécaniciens qualifiés maintenance indust.	Dockers
Matelots de la marine marchande salariés	Employés transports de marchandises	Ingénieurs en mécanique travail métaux
Technico-commerciaux auprès entreprises	Employés transports de marchandises	Ingénieurs cadres techniques transports
Employés administratifs d'entreprises	Adjoint administratifs fonction publique	Mécaniciens qualifiés maintenance indust.
Artisans travail métaux hors horlogerie	Officiers techniques marine marchande	Artisans travail métaux hors horlogerie
Manutentionnaires non qualifiés	Agents transports de voyageurs	Employés transports de marchandises
Cadres services administratifs PME	Serveurs bar, brasserie, café-restaurant	Ingénieurs développement en informatique

Source: INSEE RP 2017-2021 millésimé 2019 – Traitement Observatoire des métiers de la mer du Conseil maritime de façade Méditerranée.

11.4 VISION PROSPECTIVE

La façade s'est dotée en 2021 d'un observatoire des métiers de la mer qui permet de mieux connaître les structures actuelles de l'emploi et de la formation aux métiers de la mer en Méditerranée et d'aider à la décision pour adapter la formation aux besoins de l'emploi.

Une cartographie précise des formations disponibles en Méditerranée menant aux 111 métiers de la mer est en cours d'élaboration.

Les travaux portent également sur l'impact de la transition écologique dans les métiers emblématiques de la mer. Les secteurs de la pêche et de l'aquaculture ainsi que ceux des ports et du transport maritime font actuellement l'objet d'entretiens visant à mesurer les évolutions des métiers. Cette approche qualitative complètera utilement les chiffres de l'emploi.

Focus sur la chaîne de valeur de l'éolien offshore flottant

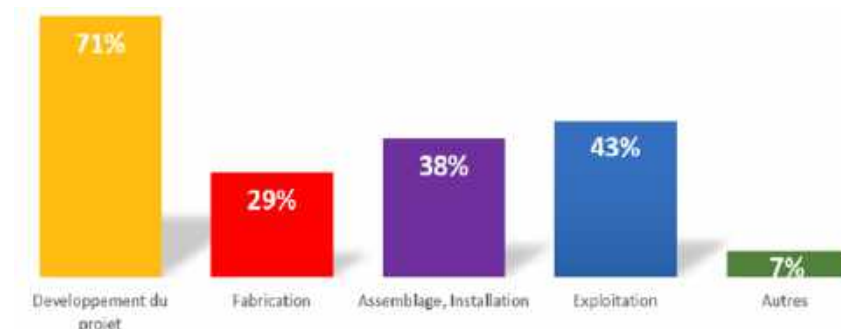
En 2022, on compte plus de 350 emplois directs en Méditerranée¹⁰⁸ liés à la chaîne de valeur de l'éolien offshore flottant, répartis au sein de plus de 200 entreprises situées pour moitié en Occitanie et en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Plus de 70 % de ces entreprises ont une activité en lien avec la phase de développement de projet.

Plusieurs métiers de la chaîne de valeur sont jugés en tension de recrutement par les employeurs eux-mêmes. Les principaux sont ceux de soudeur, de technicien en maintenance et d'ingénieur environnement.

Les nécessaires adaptations des infrastructures portuaires liées à l'éolien offshore ont aussi été identifiées comme un secteur d'embauche à venir.

¹⁰⁸ Diagnostic gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriales de l'éolien offshore flottant en Méditerranée (Pôle Mer Méditerranée, FEE, C. Berault - décembre 2022)

Répartition des entreprises par activités au sein de la chaîne de valeur de l'éolien offshore flottant en Occitanie et en Provence-Alpes-Côte d'Azur



Source: Diagnostic gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriales de l'éolien offshore flottant en Méditerranée (Pôle Mer Méditerranée, FEE, C. Berault - décembre 2022)

Identification des métiers en tension pour la filière de l'éolien offshore flottant en 2022



Source: Diagnostic gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriales de l'éolien offshore flottant en Méditerranée (Pôle Mer Méditerranée, FEE, C. Berault - décembre 2022)

La réalisation comme l'exploitation de ces parcs pourrait également faire l'objet d'une ambition en matière d'emploi et d'insertion au travers de clauses sociales intégrées aux contrats passés et visant à favoriser l'accès à l'emploi de personnes précaires résidant dans les zones territoriales d'implantation des parcs. Ce dispositif a déjà été mobilisé avec de bons résultats pour la réalisation de parcs éoliens ou photovoltaïques terrestres en Région Occitanie et en Nouvelle Aquitaine.

12 ACTION DE L'ÉTAT EN MER: ORGANISATION ET MISSIONS

Messages clés

L'Action de l'État en mer (AEM) est une organisation administrative et opérationnelle qui confie :

La représentation de l'État en mer à une autorité administrative unique (le préfet maritime pour chaque façade métropolitaine) ;

La coordination des missions de l'AEM entre les administrations disposant de moyens d'intervention en mer ;

Une capacité pour toutes les administrations intervenant en mer à constater les infractions en mer dans un large spectre de missions.

Le préfet maritime est le garant de la sécurité en mer. À ce titre, il veille en permanence à la bonne cohabitation des usages.

Plus largement, le préfet maritime veille à l'exécution des lois, des règlements et des décisions gouvernementales. Investi du pouvoir de police générale, il a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et la coordination de la lutte contre les activités illicites.

12.1 ÉTAT DES LIEUX DE L'AEM

12.1.1 Au niveau national

¹⁰⁹ Cf. arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'État dans les zones maritimes de la Manche-mer du Nord, de l'Atlantique, de la Méditerranée, des Antilles, de Guyane, du sud de l'océan indien et dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises.

Presque tous les ministères ont des missions et des responsabilités en mer. En raison de ce caractère interministériel, l'AEM est placée sous la responsabilité du Premier ministre.

Pour l'assister dans cette mission il dispose du secrétaire général de la mer, chargé de préparer la politique du gouvernement en matière maritime et de veiller à son exécution. Ainsi, le SGMer anime et coordonne l'action des représentants de l'État en mer (préfets maritimes en métropole et délégués du gouvernement outre-mer) dans l'exercice de leurs attributions et leur donne, en tant que de besoin, des directives.

Le représentant de l'État en mer est le préfet maritime¹⁰⁹. Préfet investi du pouvoir de police générale, préfet de l'urgence et préfet du développement durable (fonction de préfet coordonnateur de façade et responsable de la protection de l'environnement), il a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer. Il anime et coordonne l'action en mer des administrations et la mise en œuvre de leurs moyens.

Pour remplir ses missions le représentant de l'État en mer s'appuie sur les centres opérationnels existants de chaque administration (COM, CROSS, CODM, CORGMar¹¹⁰) et sur les moyens mis à disposition par les autres administrations au titre de son pouvoir de coordination. En tant qu'autorité administrative il dispose de pouvoirs de police et d'urgence (mise en demeure, emploi de la force...) et réglementaires (arrêtés...).

45 missions en mer incombent à l'État¹¹¹ dans les zones maritimes de la Manche-mer du Nord, de l'Atlantique, de la Méditerranée,

¹¹⁰ Centre des Opérations Maritimes, Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage, Centre Opérationnel de la Douane Maritime, Centre d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie Maritime

¹¹¹ Cf. arrêté du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'État dans les zones maritimes de la Manche-mer du Nord, de l'Atlantique, de la Méditerranée, des

des Antilles, de Guyane, du sud de l'océan indien et dans les eaux bordant les terres australes et antarctiques françaises. Elles sont regroupées en 10 domaines :

- Souveraineté et protection des intérêts nationaux ;
- Sûreté maritime ;
- Police douanière, fiscale et économique en mer ;
- Lutte contre les activités maritimes illicites ;
- Sauvegarde des personnes et des biens ;
- Sécurité maritime ;
- Gestion des espaces protégés ;
- Protection de l'environnement ;
- Contrôle sanitaire et des conditions de travail en mer ;
- Gestion du patrimoine marin et des ressources publiques marines.

Plusieurs administrations et organismes concourent à l'action de l'État en mer :

- La Marine nationale ;
- La Gendarmerie maritime ;
- Les Affaires maritimes ;
- La Police aux frontières ;
- La Sécurité civile ;
- Les Douanes ;
- La Gendarmerie ;
- La Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) ;
- D'autres acteurs publics et parapublics (Armée de l'Air et de l'Espace, SHOM, IFREMER, DRASSM, Office français de la biodiversité, ports, collectivités territoriales, agences européennes...).

12.1.2 Sur la zone maritime Méditerranée

L'État dispose d'un représentant unique en mer Méditerranée, le préfet maritime, en résidence à Toulon, qui a pour mission d'assurer la défense des intérêts de souveraineté et de juridiction, d'assurer la cohabitation des différentes activités en mer, de préserver l'environnement marin et de lutter contre les pollutions marines accidentelles.

La zone de compétence du préfet maritime de la Méditerranée comprend l'intégralité du bassin méditerranéen. Le long des côtes françaises, cette zone exclut les limites administratives portuaires, et s'étend jusqu'à la limite des eaux sur le rivage de la mer et jusqu'aux limites transversales de la mer dans les embouchures des fleuves et rivières. Dans le cadre des responsabilités de la France en tant qu'État côtier, le préfet maritime de la Méditerranée est compétent dans les eaux sous souveraineté que sont les eaux intérieures (maritimes) et territoriales bordant le littoral de la façade (12 milles marins), ainsi que dans les eaux sous juridiction constituées par la zone économique exclusive qui peuvent atteindre 200 milles marins.

Dans les eaux territoriales, le gestionnaire du domaine public maritime (fond de la mer) est le préfet de département. Le préfet maritime y reste compétent pour la colonne d'eau et la surface de l'eau.

Le préfet maritime est l'autorité compétente pour autoriser toute activité exercée sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive en vue de l'exploration ou de l'exploitation des ressources naturelles ou de l'utilisation des milieux marins.

Sa responsabilité en matière de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer s'étend dans la zone de responsabilité française en Méditerranée dite SRR (région de recherches et de sauvetage) laquelle s'étend jusqu'à la latitude sud de la Sardaigne.

En matière de planification maritime, le préfet maritime est également préfet coordonnateur de façade avec le préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour l'ensemble de la façade Méditerranée qui correspond au littoral des régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur et de la Corse, et aux eaux sous souveraineté et sous juridiction bordant ces régions et la Corse. Il pilote à ce titre avec le préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre du Document Stratégique de Façade (DSF) qui est le document majeur en matière de planification maritime. Il préside également avec le préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur le conseil maritime de façade et la commission administrative de façade.

Le préfet maritime s'appuie sur 5 directeurs départementaux des territoires et de la mer et sur le délégué à la mer et au littoral de Corse qui sont ses représentants locaux et dont les services, qui sont des services de chaque préfet de département concerné, concourent à l'exercice des missions du préfet maritime au niveau local. En matière de contrôle en mer, le préfet maritime s'appuie sur les administrations civiles et militaires disposant de moyens de contrôle pour accomplir les missions qui lui sont confiées (gendarmerie maritime, gendarmerie départementale, unités de contrôle en mer des DDTM, Douanes, Marine Nationale ou encore DRASSM).

Il coordonne l'action de ces moyens de contrôle en mer.

13 ACTIVITÉS PARAPÉTROLIÈRES ET PARAGAZIÈRES OFFSHORE

Messages clés

En 2019, les activités parapétrolières et paragazières ont généré un chiffre d'affaires de près de 15 milliards, une valeur ajoutée d'environ 6 milliards et 22 500 emplois. Plus de 90% du chiffre d'affaires du secteur parapétrolier français (maritime et terrestre) est réalisé à l'étranger. Les perspectives de développement du secteur en France métropolitaine sont quasi inexistantes en raison de la loi dite Hydrocarbures du 30 décembre 2017 qui prévoit la fin progressive de la recherche et de l'exploitation d'hydrocarbure liquide et gazeux sur le territoire national.

Façade MED : aucun titre minier en mer en cours dans les eaux territoriales et de la ZEE en mer Méditerranée

Pressions et impacts de l'activité sur le milieu marin : nuisances sonores liées aux campagnes sismiques, rejet de substances chimiques lié au processus de forage.

Il est important de signaler que certains services ne concernent pas spécifiquement l'offshore. C'est par exemple le cas pour les services de soutien au raffinage et à la pétrochimie.

Indicateurs économiques

En 2019, le secteur parapétrolier et paragazier offshore a généré un chiffre d'affaires de près de 15 milliards, une valeur ajoutée d'environ 6 milliards et 22 500 emplois (Tableau 1).

13.1 ETAT DES LIEUX A L'ECHELLE NATIONALE

13.1.1 Définition et périmètre du secteur

Les activités parapétrolières et paragazières offshore comprennent la fourniture de services et d'équipements pétroliers et gaziers pour l'exploration, la production, le raffinage et la pétrochimie. Plus précisément, le secteur comprend les services amont à l'exploration et au forage, les services aval (essentiellement du soutien au raffinage) ainsi que la conception et la fabrication d'équipements utilisés sur toute la chaîne amont et aval. Les travaux et équipements concernant le transport d'hydrocarbures (pose de canalisations, constructions de méthaniers et de terminaux gaziers...) sont également pris en compte.

Les activités de distribution, d'utilisation et de transport d'hydrocarbures ne sont en revanche pas concernées. Il en est de même pour les services parapétroliers aux raffineries.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Investissements internationaux d'exploration production (EP) en pétrole et gaz	884	658	502	522	558	543
CA estimé du parapétrolier-paragazier	41,3	36,3	32,7	31,7	34	33
CA estimé du parapétrolier-paragazier offshore	18,6	16,3	14,7	14,3	15,2	14,8
Valeur ajoutée estimée : parapétrolier et paragazier offshore	6,8	5,7	5,1	5,4	6,0	5,7
Taux de valeur ajoutée estimé	36%	35%	34%	38%	39%	39%
Emploi estimé	29,3	26,9	27,0	22,6	22,5	22,5

Tableau 1 – Chiffres-clés des services parapétroliers et paragaziers offshore. Unités : milliards d'euros, milliers d'emplois (source : DEMF 2021)

L'activité parapétrolière et paragazière offshore et onshore est conditionnée par les investissements dans l'exploration et l'exploitation de ressources situées essentiellement en dehors du territoire français. C'est pourquoi, plus de 90% du chiffre d'affaires du secteur parapétrolier français (maritime et terrestre) est réalisé à l'étranger¹¹². L'activité française parapétrolière est ainsi sensible aux évolutions internationales. Depuis 2014 au niveau mondial, le nombre de puits forés en mer a baissé, passant d'un peu plus de 3 700 à 2 350 en 2020¹¹³ (cf. Figure 1).

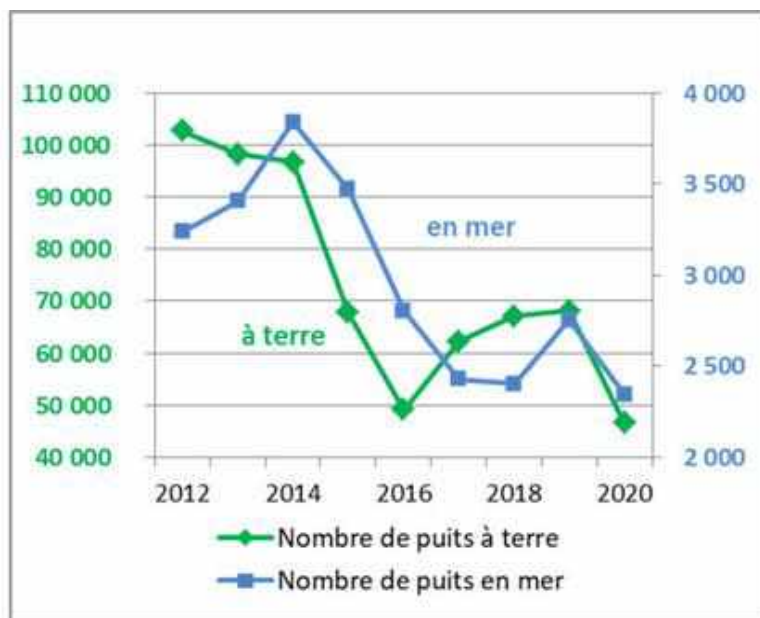


Figure 1 – Nombre de puits forés au niveau mondial en mer et à terre (IFPEN, 2022)

¹¹² Source : <https://www.ecologie.gouv.fr/ressources-en-hydrocarbures-france>, consulté le 23/11/2022.

Réglementation environnementale

Le nouveau code minier en date de mars 2011 s'applique pour l'exploration et l'exploitation des substances minérales ou fossiles contenues dans le fond de la mer ou le sous-sol, qu'elles soient localisées dans les eaux territoriales (domaine public maritime – DPM – situé dans la limite des 12 milles marins) ou au-delà (dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental). L'exploration et l'exploitation de substances fossiles sont subordonnées à trois autorisations :

- Un titre minier (permis exclusif de recherches ou concession d'exploitation)
- Une autorisation d'ouverture de travaux de recherches ou d'exploitation
- Une autorisation domaniale (décret n°80-470 du 18 juin 1980 modifié) pour l'occupation temporaire du domaine public maritime, dans le cas où le titre minier est situé dans les eaux territoriales.

Le décret n° 2006-798 du 6 juillet 2006 modifié relatif à la prospection, à la recherche et à l'exploitation de substances minérales ou fossiles contenues dans les fonds marins du domaine public et du plateau continental métropolitains permet l'instruction simultanée de ces trois actes administratifs dans le cadre d'une procédure unique. Le dossier doit également contenir une étude d'impact définie à l'article R. 122-3 du code de l'environnement. L'ensemble de ces demandes est soumis à enquête publique.

¹¹³ Source : <https://www.ifpenergiesnouvelles.fr/article/investissements-activites-et-marches-en-exploration-production-2020>, consulté le 23/11/2022.

Le Décret n° 2013-611 du 10 juillet 2013 relatif à la réglementation applicable aux îles artificielles, aux installations, aux ouvrages et à leurs installations connexes sur le plateau continental et dans la zone économique exclusive et la zone de protection écologique ainsi qu'au tracé des câbles et pipelines sous-marins, permet d'encadrer l'installation et l'exploitation d'ouvrages au-delà de la mer territoriale.

Sur le domaine public maritime, la pose de gazoducs est soumise à la délivrance préalable d'une autorisation d'occupation temporaire, elle-même conditionnée par les résultats d'une enquête publique et d'une évaluation environnementale.

Enfin, la dernière évolution législative majeure est la loi n° 2017-1839 du 30 décembre 2017 qui met fin à la recherche ainsi qu'à l'exploitation des hydrocarbures conventionnels et non conventionnels. Les concessions existantes ne pourront pas être renouvelées au-delà de 2040.

13.2 État des lieux à l'échelle de la façade

Les eaux territoriales et de la ZEE en mer Méditerranée ne font actuellement l'objet d'aucun titre minier en mer en cours (permis d'exploration, d'exploitation et concessions)¹¹⁴. Cette situation résulte en partie de la loi dite Hydrocarbures du 30 décembre 2017 qui prévoit la fin progressive de la recherche et de l'exploitation d'hydrocarbure liquide et gazeux sur le territoire national.

¹¹⁴ DGEC, [Situation des titres miniers d'hydrocarbures au 1^{er} juillet 2022](http://www.minergies.fr/fr/cartographie) ; <http://www.minergies.fr/fr/cartographie>, consulté le 24/08/2022

¹¹⁵ Pianté C., Ody D., 2015. Méditerranée: La croissance bleue face au défi du Bon État Écologique. Projet MedTrends. WWF-France. 168 pages.

Des permis de recherche (exploration) ont été accordés par le passé tels que le permis « Rhône maritime » au large des Calanques de Marseille ou le projet de recherche GOLD dans le golfe du Lion)¹¹⁵.

La situation française est à replacer dans le contexte plus global du bassin méditerranéen. Ce dernier présente un intérêt important pour les gisements d'hydrocarbures et de gaz. L'essentiel des activités d'exploration et d'exploitation se situe en Méditerranée orientale et en Adriatique¹¹⁶. L'Espagne et l'Italie sont dans un contexte similaire à celui de la France avec l'adoption d'une loi pour l'Espagne (Loi sur le changement climatique et la transition énergétique, 2021) et d'un moratoire pour l'Italie (moratoire de 18 mois adopté en 2019) visant à stopper les activités de recherche et d'exploitation d'hydrocarbure. Le Maroc, l'Algérie et la Tunisie ont par ailleurs des projets d'exploitation et d'exploration.

A noter enfin le projet d'installation d'un pipeline sous-marins d'hydrogène entre Barcelone et Marseille à horizon 2030.

13.3 INTERACTION DE L'ACTIVITE

13.3.1 Interactions avec d'autres activités

Le faible nombre de permis d'exploration nous laisse penser que les interactions avec les autres activités maritimes sont très faibles. De plus, suite aux déclarations récentes du Ministère de la transition écologique et solidaire sur l'interdiction d'émettre des nouveaux permis exploratoires d'hydrocarbures, il devient clair que l'activité est vouée à disparaître en France.

¹¹⁶ A. Carpenter and A. G. Kostianoy (eds.), Oil Pollution in the Mediterranean Sea: Part I - The International Context, Hdb Env Chem (2018) 83: 53–78, DOI 10.1007/698_2018_373

13.3.2 Pressions et impacts de l'activité sur le milieu marin

L'analyse des pressions et des impacts sera limitée à la phase d'exploration de gisements puisqu'il n'y a actuellement pas d'exploitation, ni de perspective de développement.

Les pressions et impacts liés aux campagnes sismiques

Les campagnes sismiques provoquent de nombreuses nuisances sonores de par la génération d'ondes sonores basse fréquence (permettant ainsi d'obtenir des données géologiques) (→ Descripteurs 1 du BEE ; Descripteur 11 du BEE).

Les pressions et impacts liés aux forages exploratoires

Les forages exploratoires, en plus des perturbations sonores générées par les mouvements des navires et du forage, génèrent de nombreuses vibrations qui peuvent provoquer des dommages à certaines espèces (→ Descripteur 11 du BEE).

De plus, le processus de forage nécessite l'utilisation de produits chimiques (boue de forage) et présente donc des risques d'introduction de substances toxiques dans le milieu. Les fluides de forage sont généralement recyclés et ne sont éliminés que lorsqu'ils sont usés, mais une petite partie adhère aux fragments rocheux (déblais) et est éliminée avec le reste des matériaux solides retirés de la roche forée. Ces déblais peuvent s'entasser dans les sites de forage. Les piles de vieux déblais peuvent contenir des hydrocarbures (les fluides de forage utilisés étaient principalement à base d'huile) et d'autres contaminants qui sont libérés dans la mer au fil du temps¹¹⁷ (→ Descripteur 8 du BEE).

Pour finir, la mise en place et le démantèlement de plateforme de forage ainsi que leur démantèlement peuvent provoquer les pressions-impacts suivantes (→ Descripteur 6 du BEE ; Descripteur 7 du BEE ; Descripteur 8 du BEE) :

- remise en suspension de sédiments et modification de la turbidité ;
- destruction d'habitats benthiques ;
- risque de rejet d'hydrocarbures.

13.3.3 Dépendance

Les performances de l'activité ne semblent pas dépendre d'un bon état du milieu marin. De manière générale, le bon fonctionnement de l'activité ne dépend pas de la qualité du milieu marin (qu'elle soit bonne ou pas), ni de sa dégradation.

Références bibliographiques

Adeline Bas, Unité d'Economie Maritime, CNRS, UMR 6308, AMURE, IUEM, F-29280, Plouzané, France

Régis Kalaydjian, Unité d'Economie Maritime, CNRS, UMR 6308, AMURE, IUEM, F-29280, Plouzané, France

¹¹⁷ OSPAR Commission, 2010, Bilan de santé 2010. Chapitre 7 : Industrie pétrolière et gazière offshore.

14 PÊCHE DE LOISIR

Messages clés

Une activité populaire pratiquée par 400 000 personnes en Méditerranée avec près de 7 millions de sorties par an estimées

Le profil du pêcheur : homme expérimenté entre 40 et 65 ans

Une pêche du bord à la canne pour principalement rechercher les daurades, loups et sars; un enjeu avec le thon rouge et la pêche sportive

Un enjeu économique avec 480 millions d'euros de chiffre d'affaires estimé par an et entre 2 100 et 4 300 emplois

Une activité dont l'impact sur le milieu marin n'est pas suffisamment connu. Des études montrent une incidence significative des prélèvements sur le niveau de la ressource

Une expérimentation est en cours pour objectiver le nombre de pêcheurs et le volume des captures dans les parcs et des évolutions de la réglementation européenne pourront participer à mieux connaître cette activité

Définitions

La pêche embarquée: Pêche pratiquée à partir d'une embarcation.

La pêche du bord: Pêche pratiquée depuis le rivage, sans le recours à une quelconque embarcation. Elle se pratique à partir d'une plage, d'une jetée ou d'une côte rocheuse.

La pêche sous-marine: Pêche pouvant être pratiquée à partir d'un bateau ou depuis la côte. Le pêcheur utilise généralement un fusil ou une arbalète. Cette pêche se pratique sans équipement respiratoire autonome.

La pêche à pied: Ensemble des techniques de pêche pratiquées sans utilisation d'une embarcation. Elle se pratique

sur le bord de mer, sur les rochers et îlots, en se déplaçant essentiellement à pied, sans que le pêcheur ne cesse d'avoir un appui au sol et sans équipement de nage ou de plongée.

14.1 ETAT DES LIEUX A L'ECHELLE NATIONALE (CHIFFRES 2017)

La pêche de loisir en France fait l'objet d'un encadrement variable en fonction des espèces. Certaines espèces font l'objet d'un encadrement conséquent comme le bar ou le thon rouge. L'importance de la pêche de loisir en mer reste cependant difficilement quantifiable en l'absence d'un enregistrement systématique des pêcheurs, et est pour l'instant estimée au travers d'enquêtes. Le nombre estimé de personnes qui pratiquent la pêche de loisir en mer en France métropolitaine était d'environ 2,7 millions, soit 5 % de l'ensemble de la population résidente de 15 ans ou plus. Plus de 27 millions de sorties de pêche sont estimées sur la base des études conduites, principalement l'été en juillet et août. La pêche de loisir se caractérise également par la diversité des pratiques à la fois en termes de modalité (embarquée, à pied, sous-marine...) et de fréquence (du vacancier pratiquant ponctuellement au pêcheur très régulier).

La pêche à pied est toujours la pratique la plus répandue (plus de deux tiers des pêcheurs), suivie par la pêche du bord et la pêche depuis une embarcation. Seulement 10 % des pêcheurs possèdent un navire. La pêche sous-marine reste très réduite.

Les pratiques sont d'intensité très diverses. Dans le cadre de l'enquête de cadrage réalisée par France-Agrimer en 2017, près de la moitié de l'ensemble des pêcheurs interrogés dit pratiquer la pêche de loisir depuis plus de 20 ans. 71 % d'entre eux sont des pratiquants occasionnels (moins de 10 sorties par an), moins de 6 %

ont une pratique très régulière (plus de 30 sorties par an) et beaucoup d'individus ne réalisent que quelques sorties l'été.

Le profil des pêcheurs de loisir se caractérise par une surreprésentation des hommes des tranches d'âge intermédiaires, majoritairement des employés et des ouvriers, résidant en commune littorale.

Il semblerait que les retombées économiques de la pêche de loisir ne soient pas négligeables bien que délicates à estimer. Le chiffre d'affaires produit par la pêche de loisir équivaut à 1,5 milliard d'euros en métropole. Le premier poste de dépense concerne les embarcations, suivi des coûts d'hébergement et de restauration. L'ensemble de ces dépenses a généré entre 460 et 680 millions d'euros de valeur ajoutée et entre 7 000 et 13 000 emplois.

14.21.ÉTAT DES LIEUX EN MEDITERRANEE

L'attractivité de la façade Méditerranée pour la pratique de la pêche de loisir génère environ 480 millions d'euros de chiffre d'affaires par an, une valeur ajoutée annuelle comprise entre 146 et 216 millions d'euros, et entre 2 100 et 4 300 emplois. Comme à l'échelle nationale, le premier poste de dépense concerne les embarcations, suivi des coûts d'hébergement et de restauration.

Près de 7 millions de sorties de pêche ont été réalisées en Méditerranée française durant l'année 2017.

Comme au niveau national, en Méditerranée, le profil des pêcheurs de loisir se caractérise par des hommes, d'âge entre 40 et 65 ans, de la catégorie « employés, ouvriers » suivie de près par les retraités, résidant en communes littorales. En Méditerranée, les pêcheurs sont aussi très expérimentés, avec plus de 10 ans de pratique.

Les pêcheurs pratiquent surtout la pêche du bord (40% des pêcheurs), puis la pêche depuis une embarcation (14% des pêcheurs).

Tout comme au niveau national, la pêche de loisir est fortement saisonnière: elle connaît un pic lors des mois de juillet et août, et elle est peu pratiquée en hiver. Toutefois, des spécificités locales demeurent. Par exemple, sur la Côte Bleue, on observe pour la pêche embarquée, un pic secondaire de fréquentation en automne et en hiver, lors de la période de reproduction et de frai des daurades et des sars à tête noire. Pour les pêcheurs sous-marins, le pic maximal est observé durant le mois d'avril, suivi des mois de juillet-août.

L'engin de pêche le plus utilisé en Méditerranée est la canne à pêche.

Les espèces ciblées par les pêcheurs de loisir sont les poissons de soupe (par exemple, les girelles, les serrans, etc.) mais également les daurades, les loups ou les maquereaux. Le thon rouge est également une espèce emblématique recherchée en pêche sportive et fait l'objet d'un encadrement strict au travers d'un système d'autorisations et de quota attribué aux pêcheurs de loisir. En dehors du thon rouge, des estimations du tonnage prélevé ont été faites par différentes études mais toujours très localisées et peuvent difficilement être extrapolées.

L'effort de pêche est variable et multiple au niveau de la répartition spatiale (dignes des ports, plages, littoral rocheux, bande côtière et large). Les départements les plus fréquentés de la façade par les pêcheurs de loisirs sont l'Hérault, les Bouches-du-Rhône et le Var.

14.3.INTERACTIONS DE LA PECHE DE LOISIR AVEC LE MILIEU MARIN

La principale pression générée par les modes de pêche de loisir sur le milieu marin concerne les prélèvements qui, lorsqu'ils sont associés à ceux de la pêche professionnelle, peuvent dépasser le taux de renouvellement des stocks. Les enquêtes sur la pêche de

loisir maritime en France et en Europe ont mis en évidence que les prélèvements liés à ces pratiques n'étaient pas négligeables, et s'élevaient pour certaines espèces jusqu'à près de 30% de la totalité des prélèvements cumulés de la pêche professionnelle et de la pêche de loisir (par exemple le bar en façade Atlantique). En Méditerranée, une étude de 2020 menée à Chypre (Michailidis, N., et al.) a montré que la pêche de loisir exerçait une pression de prélèvement sur la ressource parfois supérieure à la pêche professionnelle. Ces situations peuvent localement générer des tensions voire des conflits entre pêcheurs professionnels et pêcheurs de loisir.

D'autres études (voir : Sensibilisation aux bonnes pratiques liées à la pêche de loisirs. État des lieux et perspectives en Méditerranée française, 2021) soulignent aussi d'autres problématiques liées à la pêche récréative comme :

- L'impact sur les espèces vulnérables : captures accidentelles ou captures accessoires d'espèces sensibles, captures pendant la période de reproduction, blessures engendrées lors des captures notamment en pêcher-relâcher,
- L'introduction et propagation d'organismes pathogènes et allogènes (appâts),
- L'abandon ou la perte d'engins de pêche, notamment les lignes de pêche, les plombs ou les leurres souvent en plastiques.

Ces études, comme le rapport établi en 2019 par le sénateur Pierre Médevielle, illustrent la nécessité de disposer d'une meilleure connaissance de ces activités et des pressions qu'elles génèrent sur le milieu marin.

De par ces différents processus, l'activité de pêche de loisir peut générer des pressions susceptibles d'altérer le bon état écologique des eaux marines au regard de différents descripteurs :

- D1 - Biodiversité - Habitats benthiques
- D1 - Biodiversité - Oiseaux marins
- D1 - Biodiversité - Poissons et céphalopodes
- D2 - Espèces non indigènes
- D3 - Espèces commerciales
- D08 – Contaminants (PLOMB)
- D10 - Déchets marins

La protection de certaines espèces emblématiques menacées de disparition : le mérou et le corb

Instaurés à partir de 1980 dans les eaux corses, puis de 1993 dans les eaux continentales, deux premiers arrêtés préfectoraux (« moratoires ») ont d'abord interdit pour des durées de 5 ans renouvelables la pêche sous-marine du mérou brun. À partir de 2002, l'arrêté de protection qui concernait les eaux continentales a également interdit un second type de prélèvement ciblé du mérou brun : la pêche à l'hameçon (professionnelle et récréative). S'agissant du corb, depuis 2013 la réglementation prévoit l'interdiction de la pêche de loisir aussi bien en Corse que dans les eaux métropolitaines de Méditerranée.

Afin de ne pas ralentir la lente dynamique d'augmentation des effectifs, et de pouvoir envisager une augmentation sensible des populations de ces espèces, l'État, après consultation en juin 2023 des parties prenantes a décidé :

Le maintien des interdictions sur le continent et en Corse pour 10 années, pour les cinq espèces de mérous actuellement réglementées ;

L'intégration du mérou blanc dans la liste des espèces concernées ;

L'extension de 5 à 10 ans de l'interdiction pour le corb.

La réglementation de la pêche de loisir dans les aires marines protégées: des mesures protéiformes

Les arrêtés interdisant le prélèvement de certaines espèces visent avant tout de permettre à ces espèces de se reproduire. Ils permettent ainsi la pérennité de l'espèce et la durabilité de la pêche. Si ces espèces sont surpêchées, elles disparaissent et l'activité de pêche disparaît avec.

Si les arrêtés relatifs au mérou et au corb prévoient une protection égale de ces espèces sur l'ensemble de la façade Méditerranée, d'autres espèces sont protégées au cas par cas, par des arrêtés concernant tout ou partie de certaines aires marines protégées. En voici quelques exemples (non exhaustifs):

Le Parc naturel marin du Cap Corse et Agriate / Parcu naturale marinu di u Capicorsu è di l'Agriate

Depuis le 9 novembre 2022 et pour trois années au moins, toute pêche de l'oursin violet est interdite dans 4 zones situées au nord et à l'ouest du Parc naturel marin du Cap Corse et de l'Agriate.

Comme le mérou et le corb, la patelle géante, le homard européen, la langouste, l'araignée de mer et la grande cigale de mer ne peuvent être pêchées au sein du parc. La pêche du thon rouge doit faire l'objet d'une autorisation préalable. La pêche de l'espadon est autorisée à la canne uniquement, du 1er janvier au 31 mars de chaque année. De nombreuses espèces peuvent être pêchées, à condition de respecter une taille minimale de capture, afin de permettre la reproduction de ces espèces.

Le parc compte également deux « cantonnements de pêche » à l'est et à l'ouest, décidé par les patrons pêcheurs avec l'État. La pêche et la plongée y sont interdites.

Le Parc national de Port-Cros

La pêche au poulpe est interdite du 1er juin au 30 septembre de chaque année, dans l'ensemble du parc national. La dorade rose ne peut être pêchée entre le 1er novembre et le 31 mars de chaque année. La taille minimale des hameçons est fixée à 7 millimètres, l'espèce denti ne peut être pêchée si elle mesure moins de 40 cm.

La pêche de loisir autour de l'île de Porquerolles et de ses îlots doit faire l'objet d'une autorisation préalable (valable une année civile).

Au niveau du cœur marin de l'île de Porquerolles, on distingue plusieurs catégories de zones: celles où les captures sont limitées à 3 pièces ou 5 kg par pêcheur, en fonction des espèces, toute l'année; celles où la chasse sous-marine et la pêche de loisir sont interdites ou soumises à autorisation en fonction des saisons; celles où toute forme de pêche de loisir est interdite toute l'année.

Au niveau de l'île de Port-Cros, la pêche de loisir est majoritairement interdite toute l'année, à l'exception de certaines zones où la pêche à la traîne est autorisée (deux cannes maximum dotées d'un seul hameçon ou leurre).

Le Parc national des Calanques

Le Parc compte 7 zones de non-prélèvement (10 % du cœur de parc, soit 46 km²) où aucune pêche n'est autorisée et une zone de protection renforcée (3 % du cœur de parc, soit 12 km²) où seule une liste limitative de navires de pêche professionnels aux petits métiers est autorisée.

Outre les espèces qui ne peuvent être pêchées en Méditerranée (mérou, corb, grande cigale de mer, grande nacre, holothuries), la pêche aux oursins est interdite dans les Bouches-du-Rhône du 16 avril au 31 octobre, tandis que la pêche aux poulpes est interdite du 1er juin au 30 septembre dans le cœur du Parc.

S'agissant des autres espèces en cœur de Parc, les autorisations (nombre et poids) varient selon l'espèce (poissons, mollusques), la période de l'année et la technique de pêche (de bord, embarquée, chasse sous-marine), etc. En cœur de Parc, toutes les espèces de poissons pêchées de plus de 15 cm de longueur doivent être marquées à la sortie de l'eau.

Le Parc naturel marin du golfe du Lion

La pêche au thon rouge et la pêche à l'espadon doivent faire l'objet d'une autorisation préalable. De nombreuses espèces peuvent être pêchées, à condition de respecter une taille minimale de capture, afin de permettre la reproduction de ces espèces.

L'oursin ne peut être pêché qu'entre le 1er novembre et le 15 avril et dans la limite de deux douzaines par jour par personne et un maximum de six douzaines par bateau par jour au-delà de 3 personnes embarquées, à l'exception de la zone « Réserve marine de Cerbère-Banyuls » dans laquelle l'oursin ne peut être prélevé.

Au sein de la Réserve naturelle marine de Cerbère-Banyuls, la pêche de loisir est interdite ou soumise à autorisation annuelle. La taille des hameçons doit être supérieure ou égale à 20 millimètres.

14.4 PERSPECTIVES POUR LA PECHE DE LOISIR SUR LA FAÇADE MEDITERRANEE

Si les pêcheurs récréatifs peuvent représenter une source de pression sur les ressources, ils subissent aussi très largement la dégradation de l'état des stocks qu'ils ciblent en raison de facteurs multiples. Les pêcheurs s'accordent sur le fait qu'ils perçoivent plutôt une diminution de la ressource au cours de ces 5 dernières années.

Actuellement, le manque de données et de connaissance entrave l'émergence de mesures de gestion optimales. Ainsi, une expérimentation va être menée dans certaines aires marines protégées pour mieux connaître les pêcheurs et leurs captures. Au niveau européen, la mise en place d'un enregistrement des pêcheurs ainsi que de leur capture pour certaines espèces est prévue progressivement d'ici 2028.

Les réflexions sur le développement d'un outil de déclaration obligatoire des pêcheurs de loisir et de leurs captures en Méditerranée s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action du document stratégique de façade.

Les travaux relatifs à cette action sur l'outil de déclaration ont débuté en 2021 par la constitution d'un comité de pilotage, piloté par la DIRM et réunissant toutes les fédérations de pêche de loisir aujourd'hui réunies au sein de la Confédération Mer et Libertés. L'objectif du déploiement en 2023 s'est concentré sur la réserve naturelle de cerbère-Banyuls, le parc national des Calanques et les deux parcs naturels marins du golfe du Lion et du cap Corse.

L'outil à partir duquel les pêcheurs pourront se déclarer et déclarer leurs captures est nommé Catchmachine déjà disponible sur APPSTORE et PLAYSTORE.

La DIRM a confié à IFREMER la conception de l'application avec des objectifs fondamentaux pour produire une application publique, gratuite et interopérable avec les systèmes d'informations existants.

La communication autour de déploiement de la déclaration est opérationnelle depuis 2023.



CONSÉQUENCES DU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

Diminution des ressources halieutiques

La hausse de la température des eaux marines et leur acidification vont entraîner une érosion massive de la biodiversité et donc des ressources halieutiques dans la mesure où certaines espèces de poisson ne pourront pas survivre sous ces conditions.

Introduction d'espèces exotiques envahissantes

Le dérèglement climatique va entraîner une modification profonde de la faune et la flore méditerranéenne. De nouvelles espèces vont s'introduire et pourront entraîner la disparition d'espèces locales. Elles pourront également représenter une menace pour la santé humaine.

15 PÊCHES PROFESSIONNELLES

Messages clés :

Le secteur de la pêche professionnelle méditerranéenne représente 17% de la richesse nationale (en matière de pêche). La flotte méditerranéenne a toutefois sensiblement diminué.

En Méditerranée, la pêche professionnelle est une activité structurante de l'économie bleue qui contribue au dynamisme des territoires côtiers. Elle ruisselle sur les filières aval (criées, mareyage, poissonneries...) et amont (chantiers navals, coopératives...).

En 2020, le navire de pêche moyen sur la façade, mesure 8,7 mètres (contre 11 mètres pour la moyenne nationale), a été construit il y a 35 ans (contre 31 ans au niveau national) et embarque 1 à 2 marins (2-3 marins au national). La flotte de pêche est constituée majoritairement de petites unités : **92 % des navires font moins de 12 mètres** contre 80 à l'échelle nationale. **Le nombre d'unités est en sensible diminution notamment pour les chalutiers**, ce qui aura de fortes implications sur le plan économique, les apports du segment chalut structurant toute une filière aval (30 M€ de CA annuel et 250 emplois directs, voir §3). Les entreprises de pêche sont très largement des entreprises individuelles et artisanales.

Les principales espèces capturées par ces flottilles, à l'échelle de la façade, sont la dorade royale, le bar, le poulpe, le merlu et le thon rouge. Mais plus de 80 espèces différentes sont débarquées chaque jour, alimentant les marchés français, espagnols et italiens.

Chiffres clés 2020 :

- 1 340 navires immatriculés (32 % de la flotte métropolitaine)
- 1 812 marins embarqués¹¹⁸ (soit 920 ETP)
- 136 millions d'euros de chiffre d'affaires et une valeur ajoutée de 94 millions d'euros, la flotte de pêche de la façade Méditerranée cumule 17 % de la richesse nationale en matière de pêche

L'impact de l'activité de pêche sur la ressource exige que la filière s'adapte aux nouveaux défis.

La pression de la pêche sur la ressource demeure très élevée, de l'ordre du double de la valeur cible préconisée pour une gestion au rendement maximum durable. Au total, 29 des 34 populations de poissons évaluées dans le rapport du Conseil scientifique, technique et économique des pêches (Union européenne) restent considérées comme surexploitées, soit **86 % des espèces pour lesquelles une évaluation scientifique existe**. Par ailleurs, pour un certain nombre d'espèces exploitées (63 % des volumes débarqués), leur état n'est pas connu du fait de l'absence d'évaluation scientifique de ces stocks.

La pêche professionnelle a commencé à s'adapter en développant de nombreux programmes pour limiter ses déchets, renforcer la sélectivité des engins et mieux réguler l'effort de pêche. Le plan de gestion WEST MED mis en place en 2019, consiste ainsi en une réduction du nombre de jours de mer effectués par les chalutiers concernés compensée par la mise en place d'arrêts temporaires et d'aides à la sortie de flotte des navires, et en des fermetures spatio-temporelles de zones de pêche créées en concertation avec les

¹¹⁸ Le nombre de marins est la somme des effectifs moyens par navire. L'effectif moyen par navire est la moyenne annuelle de l'effectif de marins à bord (moyenne annuelle calculée sur la base des effectifs moyens mensuels des mois actifs à la pêche).

professionnels, afin de protéger les juvéniles de merlu et de rouget de vase dans le golfe du Lion.

L'activité devra également s'adapter à de nombreux défis à court et moyen termes :

- La nécessaire éco transition des outils de production avec l'objectif de décarbonation des flottes de pêche ou encore le dérèglement climatique et son influence sur l'état des stocks ;
- La promotion des produits (des perspectives se dessinent au travers des actions en cours visant la structuration des voies de commercialisation) ;
- La promotion des métiers de la pêche professionnelle.

Dans un espace de travail en mer déjà naturellement restreint par la géomorphologie du Golfe du Lion, la pêche professionnelle est actuellement impactée par le développement d'autres activités en mer (loisirs nautiques, éolien offshore, etc.), et doit par ailleurs s'adapter à l'essor des aires marines protégées et la création de zones de protection fortes.

15.1 ÉTAT DES LIEUX A L'ECHELLE NATIONALE¹¹⁹

15.1.1 La flotte de pêche au niveau national

En 2020, la flotte de pêche métropolitaine regroupait 4 248 navires immatriculés dans les quartiers maritimes des façades Mer du Nord, Manche, Atlantique et Méditerranée (incluant les thoniers océaniques exerçant leur activité dans l'Océan Indien ou au large de l'Afrique de l'Ouest). Elle embarquait près de 9 800 marins (6 200 équivalents temps plein - ETP).

La flotte de pêche est répartie sur tout le littoral métropolitain (Figure 1) et est constituée majoritairement de petites unités : 80 % des navires font moins de 12 mètres. La flottille est vieillissante, 59 % des navires ont plus de 30 ans en 2020 contre 39 % en 2014.

En 2020, le navire de pêche moyen au niveau national mesure 11 mètres, a été construit il y a 31 ans, développe une puissance motrice de 164 kW et embarque 2 à 3 marins. Cependant, la flotte de pêche française révèle une grande diversité de taille de navires (de 4 à 90 mètres), de métiers pratiqués (combinaison d'engins de pêche et d'espèces cibles) et de zones fréquentées.

On note depuis 2015, une diminution continue du nombre de navires (4248 en 2020 contre plus de 7000 en 1993), une augmentation faible mais continue de la puissance moyenne des navires, des effectifs en ETP stables (6215 en 2020).

¹¹⁹ Les données utilisées pour cet état des lieux proviennent du Système d'Informations Halieutiques (SIH) de l'Ifremer à partir de données DGAMPA (FPC, flux déclaratif, ventes, sacrois) et Ifremer-

DGAMPA (activité). Les données économiques sont transmises par le Service de la statistique et de la prospective du ministère de l'Agriculture (SSP).

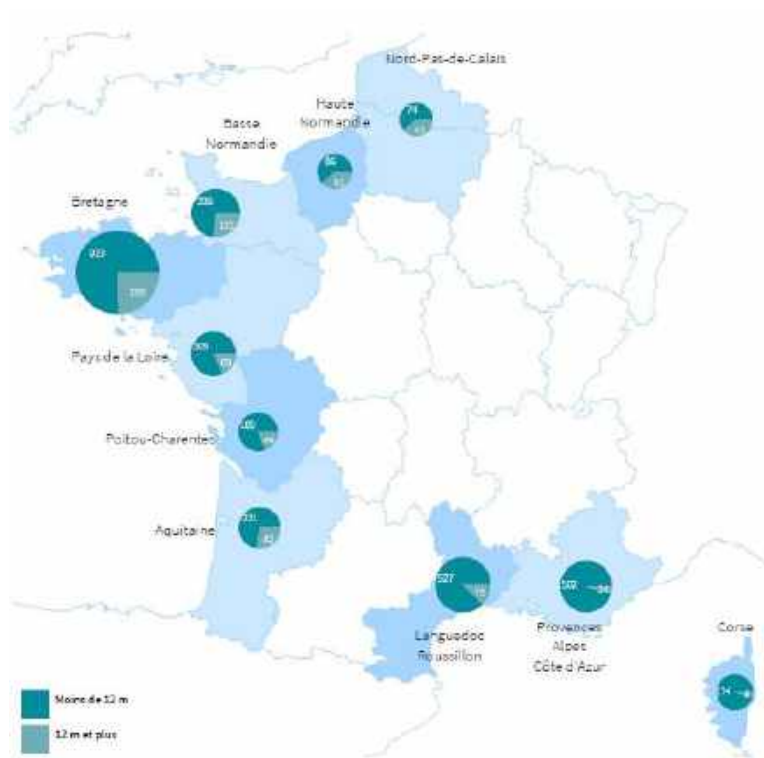


Figure 1: Distribution des navires de pêche professionnelle en France métropolitaine par région et catégorie de longueur.

Source : Ifremer-SIH, Fiche Synthèse de la flotte métropolitaine 2020

Le poids économique de la pêche

L'activité de cette flotte a généré en 2020 un chiffre d'affaires de 1,1 milliard d'euros et une valeur ajoutée brute estimée à

563 millions d'euros (Tableau 1). La valeur ajoutée brute décroît plus fortement pour les navires de plus de 12 mètres.

Supra région	Façade	Nombre de navires	Valeur ajoutée brute (k€)	Nombre de marins embarqués (ETP)
Mer Du Nord, Manche, Atlantique		2908	468 579	5 295
	MEMN: Manche Est mer du Nord	727	152 315	1309
	NAMO: Nord Atlantique Manche Ouest	1632	250 038	2800
	SA: Sud	549	66 226	1186

¹²⁰ La valeur ajoutée correspond à la richesse brute générée par l'activité, c'est-à-dire le chiffre d'affaires moins les consommations intermédiaires (gasoil notamment). Cette richesse sert à

rémunérer l'équipage (salaires, y compris celui du patron lorsqu'il est embarqué) et le(s) propriétaire(s) du capital (profit).

	Atlantique			
--	------------	--	--	--

Tableau 1: chiffres-clés sur le secteur des pêches en France métropolitaine en 2020.

Le segment des thoniers océaniques est intégralement affecté à la façade NAMO, les navires de plus de 40 mètres opérant principalement en Mer du Nord, Manche Est sont affectés à la façade MEMN tandis que les navires de plus de 40 mètres opérant principalement en Mers celtiques, Ouest Écosse sont affectés à la façade NAMO.

Source: DGAMPA, SSP, Ifremer-SIH, données économiques et FPC (flotte de pêche communautaire) 2020

Les captures

La France arrive en deuxième position derrière l'Espagne pour la pêche en Europe (en valeur). Elle contribue en effet à plus de 16 % des débarquements totaux en valeur et 11 % en volume.

En 2020, les principales espèces débarquées par la flotte métropolitaine sont la coquille Saint-Jacques (11 % des débarquements totaux en valeur de la supra région Atlantique), le merlu (11 %), la baudroie (8 %), la sole commune (7 %), et le bar (4 %) sur la supra région Atlantique; le thon rouge (46 %), la dorade royale (7 %) le bar (4 %), la pieuvre (3 %) et le merlu (3 %) sur la supra région méditerranéenne. Ces débarquements proviennent pour partie de stocks évoluant dans l'espace maritime français et pour certains considérés comme « surexploités » notamment la sole du Golfe de Gascogne, la sardine du golfe de Gascogne, le tourteau le merlan ou la sole Manche est (Avis du CIEM, 2021). Malgré une nette amélioration des connaissances sur l'état des stocks depuis

2000, 16 % des débarquements totaux (en quantité) en 2020 sont réalisés sur des stocks non évalués (Biseau, 2022) et la situation n'est pas homogène pour toutes les façades. Le détail des stocks évalués est présenté dans les Fiches indicateur du Bon État Écologique (BEE) du descripteur « D3 - Espèces commerciales ». 44 % des stocks sont en bon état et 11 % sont effondrés en 2020 en France¹²¹.

15.2 ÉTAT DES LIEUX DE LA PÊCHE PROFESSIONNELLE EN MEDITERRANEE

La flotte de pêche de la façade Méditerranée (MED), regroupe tous les navires immatriculés de Port-Vendres à Nice incluant Ajaccio et Bastia (régions Occitanie, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse).

15.2.1 La flotte de pêche en Méditerranée

En 2020, la flotte de pêche de la façade MED totalise 1 340 navires et 1812 marins embarqués (920 ETP), soit 31 % de la flotte de pêche métropolitaine en nombre de navires et 20 % de sa puissance totale. Si le nombre de navires a diminué de 11 % par rapport à 2015, les ETP ont augmenté notamment dans la classe de longueur supérieure à 24 mètres.

En 2020, le navire de pêche moyen sur la façade MED, mesure 8,7 mètres (contre 11 mètres pour la moyenne nationale), a été construit il y a 35 ans (contre 31 ans au niveau national ; 54 ans en Corse), et embarque 1 à 2 marins (2-3 marins au national). La flotte de pêche est constituée majoritairement de petites unités: 92 % des navires font moins de 12 mètres contre 80 à l'échelle nationale. La flottille est vieillissante, 66 % des navires ayant plus de 30 ans en 2020 contre 51 % en 2014. Les navires sont répartis sur toute la

façade et principalement en Occitanie (46% de la flotte) et en Provence-Alpes-Côte d'Azur (40 % de la flotte).

15.2.2 L'activité de pêche en Méditerranée

La flottille de la façade Méditerranée se structure en trois segments principaux :

- Les thoniers-senneurs de 30 à 45 mètres spécialisés dans la pêche du thon rouge en Méditerranée occidentale (Malte – Baléares - Westmed). Activité emblématique de la façade Méditerranée, liée à celle de l'engraissement de thon rouge, les poissons étant capturés et transportés jusque dans les fermes maltaises et espagnoles, ce segment regroupait 21 navires en 2020. Cette pêcherie est fortement encadrée au travers de quotas et d'un contrôle renforcé.
- Les chalutiers de 18 à 25 mètres effectuant des marées de moins de 24h sur le plateau continental. En 2020, ce segment regroupait 57 navires pour la façade continentale, contre 42 chalutiers actifs actuellement suite au plan de sortie de flotte de 2022-2023 (voir §3). Il s'agit d'un segment hautement encadré sur le plan réglementaire, et qui apporte l'essentiel des volumes et de la diversité de produits de la mer débarqués.
- Les petits métiers, navires polyvalents de moins de 12 mètres essentiellement, qui déploient leur activité dans les lagunes ou la zone côtière. En 2020, les métiers les plus représentés sur la façade étaient les fileyeurs, utilisant exclusivement cet engin de pêche (336 navires) ou en combinaison avec d'autres engins au long de l'année (251 navires). Arrivaient ensuite les métiers emblématiques des « capéchades » (121 navires), des canneurs ligneurs (52 navires), et des « ganguis » (9 contre 7 en 2023). Les autres petits métiers pratiqués consistent notamment en l'utilisation de nasses et pots à poulpe ou encore du

verveux à anguille. Ces navires débarquent de petites quantités de produits de la mer, mais de haute valeur ajoutée.

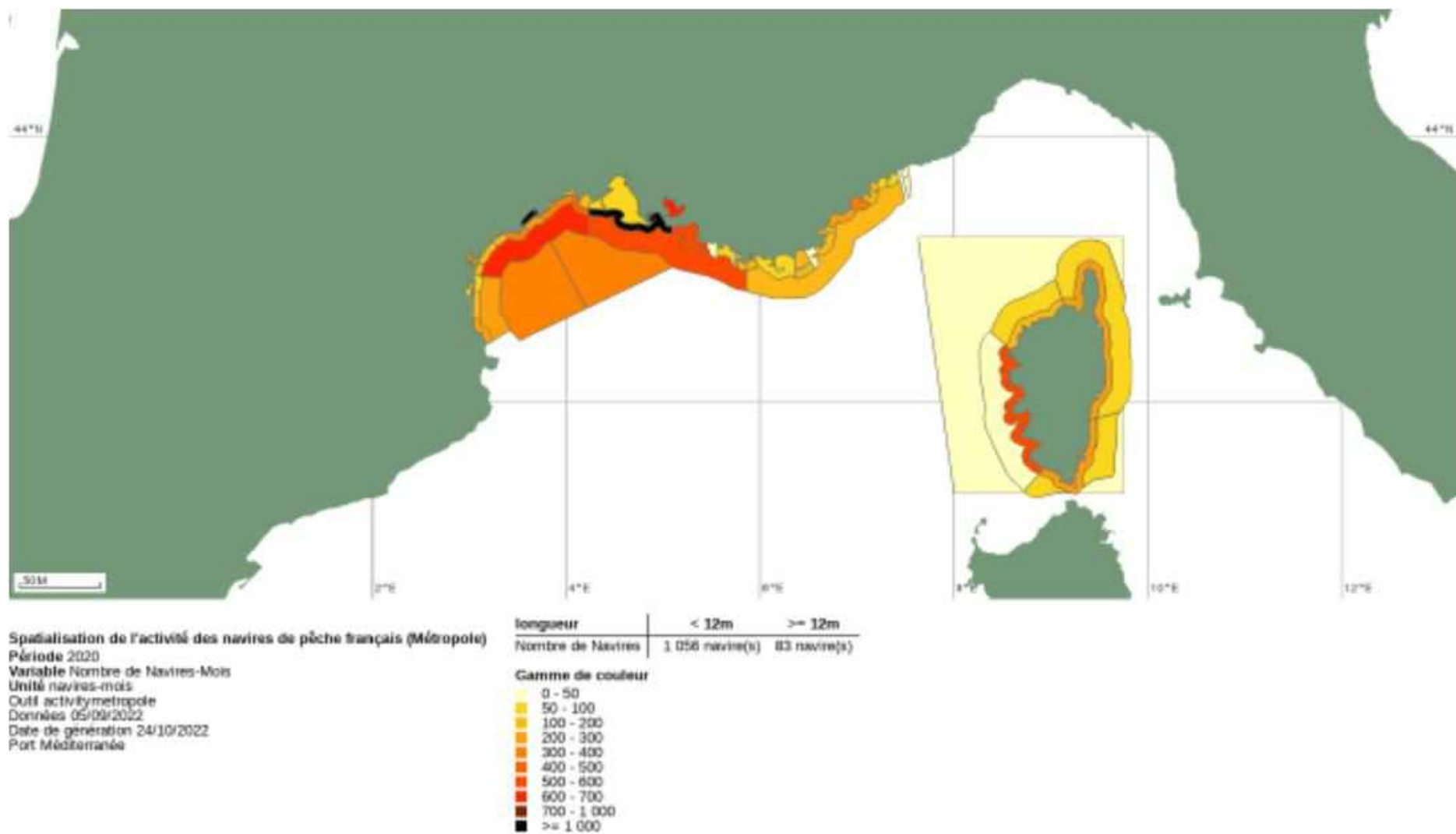


Figure 3: Spatialisation de l'activité (en nombre de navires * mois) réalisée par la flotte de la façade MED (hors senneurs à thon rouge).

Source: DGAMPA, Ifremer-SIH; données activité 2020

Les navires exercent principalement leur activité en zone côtière ou en étang, très majoritairement en deçà des 3 milles (seuls 2 % des navires exercent leur activité exclusivement au large) (Figure 3). Il s'agit d'une petite pêche (durée de 24h maximum). En Corse, la petite pêche côtière représente jusqu'à 98 % du total de la pêche professionnelle. En moyenne, les navires de la façade pratiquent 3 métiers¹²² au cours de l'année. Les entreprises de pêche sont très majoritairement des entreprises individuelles artisanales, dont l'armateur travaille lui-même embarqué sur son navire. La cohabitation entre navires est régulée par les prud'homies de chaque port.

15.2.3 Le poids économique de la pêche

Le chiffre d'affaires et la valeur ajoutée de la pêche professionnelle (en comptabilisant tous les secteurs) ont progressé par rapport à 2015, avec un chiffre d'affaires de plus de 136 millions d'euros et une valeur ajoutée de 94 millions d'euros, l'activité de la façade Méditerranée représente désormais 17 % de la richesse nationale en matière de pêche.

De source France-Agrimer, 8 242 tonnes de poissons ont été débarquées en 2021 sur la façade pour une valeur totale de 44 M€. Sur ces 8 242 tonnes, 6 459 ont été commercialisées dans les quatre principaux ports de pêche de la façade, par l'intermédiaire des deux coopératives du Grau du Roi et des trois criées d'Agde, Sète et Port La Nouvelle, pour une valeur de 36 M€. La filière aval méditerranéenne repose sur 40 entreprises de mareyage et de transformation dégageant un chiffre d'affaires qui s'élève à environ 550 M€.

Les principales espèces en valeur (hors thon rouge) débarquées dans les ports de la façade sont la dorade royale (9,8 millions d'euros, 12 % des débarquements sur la façade), le bar (4,8 millions d'euros, 6 %), la pieuvre (4,4 millions d'euros, 5 %) et le merlu (4,4 millions d'euros, 5 %). Le prix annuel moyen des débarquements avoisine les 5,50 €/kg.

¹²² Un métier est la combinaison d'un engin, d'une espèce cible et d'une zone de pêche.

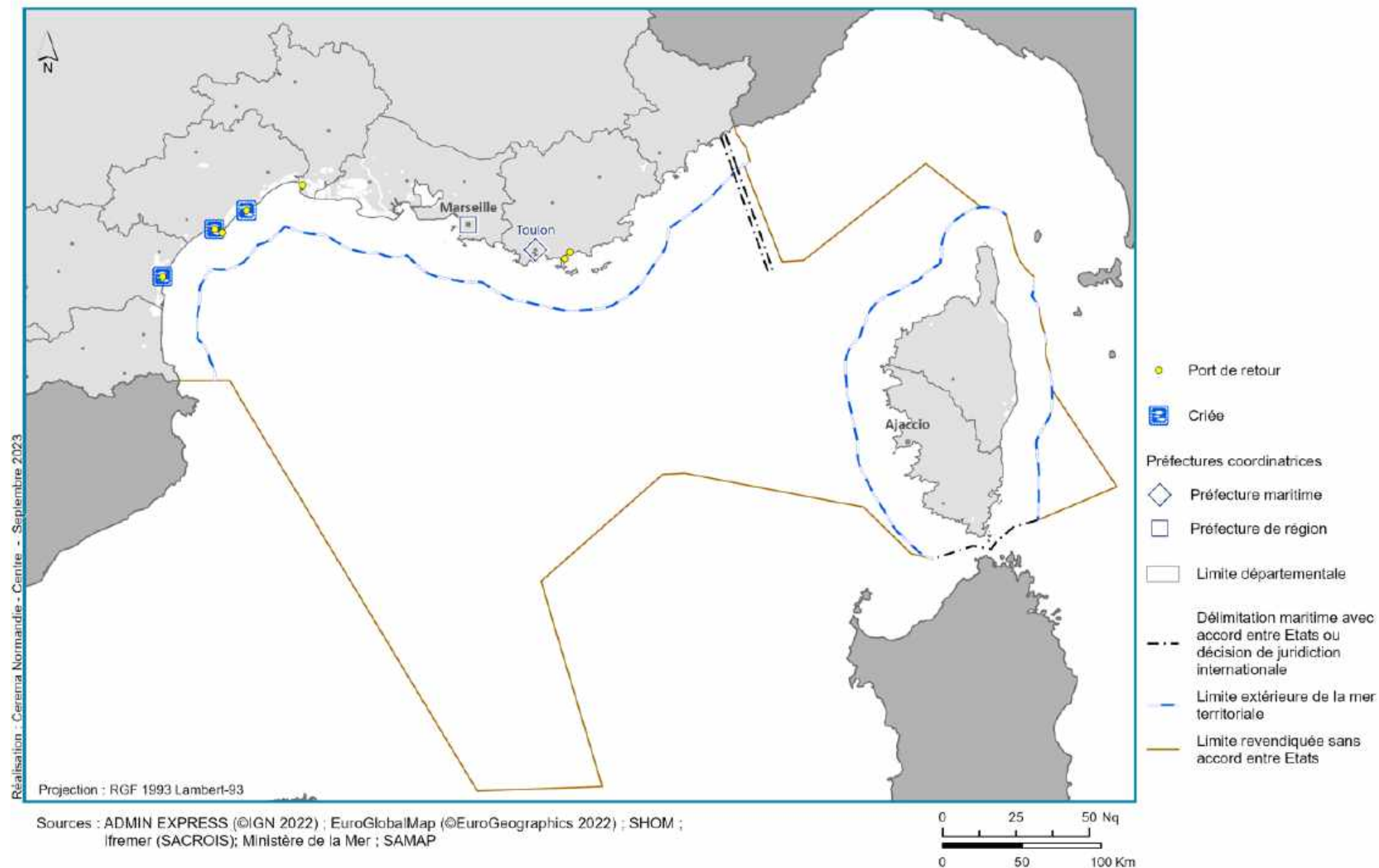
Espèce	Valeur débarquée		Quantité débarquée		Prix moyen calculé
	k€	%	Tonnes	%	
Dorade royale	9 718	13 %	1 099	8 %	8,8
Bar européen	4 860	6 %	305	2 %	15,9
Pieuvre	4 461	6 %	594	4 %	7,5
Merlu européen	4 394	6 %	532	4 %	8,3
Sole commune	3 944	5 %	197	1 %	20
Anguille d'Europe	3 841	5 %	563	4 %	6,8
Baudroies nca	3 717	5 %	675	5 %	5,5
Oursin-pierre	2 788	4 %	214	1 %	13
Pieuvres, Poulpes nca	2 621	3 %	743	5 %	3,5
Seiche commune	1 952	3 %	220	2 %	8,9
Maquereau commun	1 946	3 %	633	4 %	3,1
Langouste rouge	1 661	2 %	48	0 %	34,5
Rouget de roche	1 544	2 %	288	2 %	5,4
Murex-droite épine	1 307	2 %	174	1 %	7,5
Espadon	1 200	2 %	109	1 %	11
Autres espèces	26 874	35 %	7 917	55 %	3,4
Total	76 830	100 %	14 312	100 %	5,4

Tableau 3 : Principales espèces débarquées dans les ports de la façade MED (hors thon rouge).

Source : DGAMPA, Ifremer-SIH; données Sacrois 2020

Façade Méditerranée

Localisation des criées et des ports de retour



15.3 INTERACTIONS DE LA PÊCHE PROFESSIONNELLE AVEC LE MILIEU MARIN ET PREMIERES REPONSES DE LA FILIERE

La pêche professionnelle a un impact sur les ressources, et sur l'environnement marin en général. Toutefois, la filière est consciente des nouveaux défis à relever en la matière, s'agissant notamment de l'amélioration de la sélectivité des engins pour le segment palangriers, de la régulation de l'effort de pêche pour le segment chalut, ou encore de la réduction des déchets produits en mer et à terre.

15.3.1 Les pressions exercées par la pêche professionnelle sur le milieu marin

L'activité de pêche exerce des pressions sur l'écosystème de différentes natures :

Des pressions de type physique (remise en suspension des sédiments, déplacement d'organismes, perte de substrat, dérangement, rejets de macro déchets) principalement exercées par les engins de type traînants (chaluts de fond et dragues notamment)

Des pressions de type chimique (macro déchets, changement des cycles biogéochimiques, contamination en hydrocarbures)

Des pressions biologiques parmi lesquelles on distingue l'extraction d'espèces cibles (dont les espèces commerciales majeures), l'extraction d'espèces non ciblées qui peuvent être protégées (captures accessoires ou accidentelles d'espèces d'intérêt communautaire – poissons, mammifères, tortues, oiseaux

marins), et les perturbations physiques sur les organismes. Chaque année le Conseil scientifique, technique et économique des pêches (CSTEP) réalise un état des lieux des populations de poissons en Europe pour évaluer la politique commune des pêches. Le constat est que pour la Méditerranée « européenne » la situation reste préoccupante. La pression de la pêche demeure très élevée, de l'ordre du double de la valeur cible préconisée pour une gestion au rendement maximum durable. Au total, 29 des 34 populations de poissons évaluées dans le rapport restent considérées comme surexploitées, soit 86 %. Les données collectées révèlent que l'abondance des poissons reste faible. Le rapport note également que le nombre d'espèces faisant l'objet d'une évaluation n'augmente pas. En France, en 2021, la situation n'en est pas moins préoccupante avec seulement 11 % des stocks en bon état, 22 % effondrés et 22 % surpêchés et dégradés¹²³.

15.3.2 Les premières réponses apportées dans les domaines de la sélectivité, de la régulation de l'effort de pêche et de la réduction des déchets sur la façade Méditerranée

1/ De nombreuses initiatives visant l'amélioration de la sélectivité des engins ont été portées ces dernières années, particulièrement pour le segment palangrier. En Méditerranée française, 140 navires pratiquent le métier de la palangre ciblant le thon rouge. La pêche à la palangre n'étant pas monospécifique, d'autres espèces sont capturées accidentellement, principalement des raies pastenague et des requins peau bleue.

Parmi les actions les plus récentes, on peut notamment citer le projet POBLEU. Porté par l'organisation de producteurs SATHOAN, ce dernier a pour objectif la protection de la biodiversité des

¹²³

https://peche.ifremer.fr/content/download/165644/file/Diagnostic_2022_d%C3%A9barquements_fran%C3%A7ais_Vdef.pdf

écosystèmes pélagiques du Golfe du Lion dans le cadre de la pêche palangrière écocertifiée au thon rouge de ligne. Dans la lignée des projets SELPAL, REPAST, SHARKGUARD et SAVESHARK, le projet POBLEU cofinancé par le FEAMP et France Filière Pêche vise en effet à renforcer les données d'observations à la mer, la sensibilisation et la formation des professionnels dans le cadre des processus d'écocertification et l'amélioration des connaissances sur les espèces sensibles lors des opérations de libération.

Bien qu'il existe de nombreuses stratégies d'atténuation des prises accessoires pour les sélaciens, la majorité se concentre sur la réduction des effets post-capture plutôt que sur les interactions avec l'engin. Une réflexion s'amorce toutefois sur les technologies permettant d'améliorer la sélectivité des engins. À titre d'exemple, le projet SMARTSNAP, porté par le CNRS, consiste à développer une « palangre intelligente », qui permettrait d'éviter les captures accessoires et accidentelles, avec le positionnement d'outils électroniques à côté du fermoir (snap) de la palangre afin de caractériser le mouvement de la ligne lors de la capture d'un poisson. Un thon, un requin ou une raie ont en effet un comportement différent sur la ligne, et il est donc envisageable de les discriminer de la sorte. Le projet SMARTSNAP 2 qui sera déposé au FEAMPA vise à intégrer l'électronique avec le fermoir, et à mettre au point les aspects liés à la libération des captures accessoires et la transmission des données au navire.

Malgré les données collectées grâce aux projets GALION et PECHALO, portés respectivement par l'AMOP et l'IFREMER, la question de la sélectivité demeure une problématique pour le segment chalut. Dans l'attente d'avancées en la matière, certains stocks de Méditerranée étant considérés comme en surexploitation ou ne répondant pas aux critères de bon état

écologique, un plan de gestion européen pour la Méditerranée occidentale (plan West Med) est entré en vigueur en 2019. Dans une optique de régulation de l'effort de pêche, des zones de fermetures spatio-temporelles, visant à protéger les juvéniles de merlu et de rouget par l'intégration de zones de nourriceries et de frayères, ont été créées dans le cadre du plan, en concertation avec les professionnels et couvrent une large partie du Golfe du Lion pendant plusieurs mois de l'année. Cette stratégie de fermeture volontaire de zones de pêche correctement déterminées est une méthode d'amélioration de la sélectivité des navires (dite « sélectivité spatio-temporelle »), dont l'Ifremer a démontré l'efficacité : les captures de juvéniles de merlu ont ainsi diminuées de 55 %¹²⁴. La stratégie de filière élaborée par le CRPME Occitanie prévoit par ailleurs la mise en place d'un « programme scientifique d'essai d'amélioration de la sélectivité pour les métiers du chalut de fond ciblant les espèces démersales dans le golfe du Lion à l'horizon 2025-2026 ».

2/ Les activités de pêche participent à la production de déchets en mer. Le plan d'action du document stratégique de façade Méditerranée intègre cette problématique par le biais des actions D10-OE01-AN5 sur l'incitation à la réduction, à la collecte et à la valorisation des déchets issus des activités maritimes, ou encore l'action D10-OE01-AN1 pour la gestion des déchets dans les ports et la collecte des déchets pêchés accidentellement. Le fonds européen pour les affaires maritimes la pêche et l'aquaculture (FEAMPA) contribuera notamment à ces objectifs par le financement de projets visant la collecte et le tri des déchets et des engins usagés dans les ports, mais également l'écoconception des équipements et la valorisation des engins usagés.

¹²⁴ <https://archimer.ifremer.fr/doc/00740/85189/90189.pdf>

S'agissant plus particulièrement des équipements de pêche usagés (EPU), une dynamique s'est mise en place sur la façade ces dernières années :

En Occitanie, dans la lignée des projets portés par la Coopération Maritime concernant notamment le recyclage des chaluts en polyamide 6 (PA6), le CEPRALMAR a mené une étude en 2021 visant à définir une organisation pour la collecte et le recyclage des filets maillant et trémails usagés au niveau de quatre ports de pêche occitans : Port-La-Nouvelle, Agde, Sète et le Grau-du-Roi. Une étude complémentaire sur la collecte des filets maillants et trémails a été réalisée la même année par le parc naturel marin du golfe du Lion dans son périmètre. Un projet capitalisant sur ces deux études est en cours. L'entreprise Click Dive devenue GLOKIS, et son partenaire spécialisé dans le recyclage des EPU, Fil&Fab basé à Plougonvelin, porte en effet un projet financé au titre du Plan Littoral 21 visant à développer la filière de recyclage des filets de pêche en Occitanie (gisement estimé à 30 tonnes par an) en collaboration avec 12 ports d'Occitanie¹²⁵. Les professionnels prennent acte de ces initiatives et souhaitent s'impliquer dans cette dynamique. La stratégie de filière du CRPMEM Occitanie propose ainsi une action visant la « sensibilisation des armements à la mise en place d'une filière d'économie circulaire ».

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'Association pour la Pêche et les Activités Maritimes (APAM), travaille depuis 2015 sur la collecte et la valorisation des filets de pêche usagés en lien avec 16 ports pilotes¹²⁶ et en partenariat avec l'entreprise Sea2See pour la partie valorisation. L'APAM souhaitant mettre un terme à son

action dans le domaine, l'entreprise GLOKIS cherche à étendre l'activité qu'elle développe actuellement en Occitanie, aux régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse.

On peut élargir la question de la gestion des EPU à celle de la mutation des équipements utilisés par la filière aval (criées et halles à marée) vers des solutions durables. L'Institut marin du Seaquarium basé au Grau-du-Roi a ainsi produit deux rapports, financés par le FEAMP, sur l'usage des caisses en polystyrène expansé (PSE) dans les criées et coopératives, en listant plusieurs possibilités. Dans la continuité de cette action, le CRPMEM Occitanie souhaite initier dans le cadre de sa stratégie de nouvelles discussions sur les alternatives existantes à l'usage de ces caisses.

Concernant la perte des engins de pêche en mer, le projet GHOSTMED de l'Institut méditerranéen d'océanologie, a permis de recenser 1450 engins de pêche perdus sur la façade, et d'élaborer un indice d'aide au retrait (IAR) pour évaluer l'opportunité du retrait des engins en fonction de 4 paramètres. Cet IAR, est utilisé dans le cadre des appels à projet RECUPMED lancés par la délégation de façade maritime Méditerranée de l'OFB, pour la prospection et le retrait des filets perdus à des profondeurs inférieures à 50 mètres. Une problématique jusqu'alors non traitée, pour des raisons techniques et financières, était l'enlèvement des filets perdus à plus de 50 mètres de profondeur. En 2022, WWF a lancé une prospection sur les filets perdus au-delà de 50 mètres au sein du parc naturel marin du Cap Corse et de l'Agriate dans le cadre de GHOST GEARS ¹²⁷. Les professionnels souhaitent désormais s'emparer du sujet, notamment en Occitanie, où la

¹²⁵ Le projet lancé à l'été 2022 concerne les ports suivants : le Grau-du-Roi, Port-La-Nouvelle, Sète, Agde, Leucate, Gruissan, le Barcarès, Canet-en-Roussillon, Argelès-sur-Mer, St-Cyprien, Port-Vendres et Banyuls-sur-Mer.

¹²⁶ Antibes, Cannes, Saint-Raphael, La Seyne-sur-Mer, La Ciotat, Saint-Mandrier-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, les Saintes-Maries-de-la-Mer, Martigues, Carro, Fos-sur-Mer, Cassis, Perthuis, Marignane ainsi que les Iles de Porquerolles et du Levant

¹²⁷ Le projet consiste à tester une nouvelle technologie d'éco localisation grâce à un sonar latéral (Side Scan Sonar), permettant de cartographier les fonds des océans à des profondeurs supérieures à 50 m et allant jusqu'à 120 m environ, puis en la mise à l'eau d'un ROV en cas de détection d'un filet pour définir, l'opportunité du retrait. Si ces opérations sont fructueuses, l'objectif sera de les reproduire au sein d'autres aires marines protégées.

stratégie de filière élaborée par le CRPMEM propose deux actions visant à prévenir les nuisances causées par la perte des EPU en mer : « l'amélioration de la signalisation et de l'immatriculation des engins de pêche pour les petits métiers » et plus généralement « la lutte contre la perte d'engins en mer et le ghost fishing ».

15.4 PERSPECTIVES POUR LA PÊCHE PROFESSIONNELLE SUR LA FAÇADE MEDITERRANEE

La pêche professionnelle va devoir s'adapter à de nombreux défis à court et moyen terme : l'éco transition des outils de production avec l'objectif de décarbonation des flottes de pêche ainsi que le dérèglement climatique et son influence sur l'évolution des pêcheries la promotion des produits et des métiers de la pêche. Des perspectives se dessinent au travers des actions en cours visant la structuration des voies de commercialisation, la valorisation du métier de pêcheur, ou encore l'amélioration de la connaissance des stocks et la réduction de l'impact des navires et des engins.

15.4.1 L'enjeu de la valorisation des produits et des métiers de la pêche

1/ À court terme, la **structuration des voies de** commercialisation et des circuits de consommation des produits de la mer, pour valoriser les produits de la pêche locale, est un enjeu majeur. Plusieurs actions en cours permettraient des avancées en la matière, par l'intermédiaire de :

- la certification environnementale et la promotion des signes officiels de qualité et d'origine existants pour la pêche : avec l'obtention d'écolabels (« MSC », l'écolabel « pêche durable » porté par France Agri Mer notamment), la création de labels (à titre d'exemple, le label rouge pour la soupe de poissons de l'association VALPEM) et de

marques collectives. On peut notamment citer les marques collectives de l'association VALPEM , « Thon rouge de ligne, pêche artisanale », (pêcherie aillant obtenu l'écocertification MSC pour l'ensemble de ses 30 navires adhérant à la SATHOAN et l'écolabel public « Pêche durable » pour 26 d'entre eux en 2019), « Espadon de ligne – pêche artisanale » et « Méditerranée sauvage ». L'OP du Sud vient d'entamer les démarches auprès de France AgriMer pour l'écocertification « pêche durable ».

- l'amélioration de la visibilité des circuits courts de vente et la recherche de nouvelles pistes de commercialisation, avec à titre d'exemple, le projet porté par le CDPMEM des Alpes Maritimes consistant en la création du premier laboratoire collaboratif de transformation des produits de la mer dans le département porté par les professionnels du secteur.
- la réduction du gaspillage alimentaire au travers de la valorisation des « poissons pauvres » et méconnus. Le CRPMEM Corse réalise à titre d'exemple une campagne de communication à l'échelle régionale pour la valorisation des poissons à valeur commerciale pauvre ou de moindre intérêt pour le consommateur en offrant des recettes traditionnelles perdues ou revisitées, en lien avec les organismes de formation professionnelle de la restauration. Cette campagne est financée par le plan de relance.
- l'étalement de la consommation à l'année et la valorisation des prix des produits de la pêche. Des initiatives comme le projet VALDORA visent à optimiser l'écoulement des stocks. Ce projet porté par le CEPALMAR, avait en effet pour objectif de remédier à la chute des prix de vente de la dorade en automne lorsque le nombre de captures augmente fortement en période de dévalaison. Conserver une partie des dorades vivantes

quelques mois en cage permet en effet aux professionnels de proposer un produit à une période où il est moins disponible et ainsi renforcer le chiffre d'affaires des pêcheurs sans augmenter l'effort de pêche.

2/ La promotion du métier de pêcheur est également un défi majeur pour la filière à court terme. Le plan de relance "pêche et aquaculture" et son volet dédié à la communication sur les métiers de la pêche et de l'aquaculture, a permis de financer en 2022 et 2023, 23 projets sur toute la façade, portés à la fois par des collectivités, des associations, des écoles et des organisations professionnelles, pour un montant total de subventions de 377 k€. Des films 360° sur les métiers de la pêche artisanale de Méditerranée, la pêche en lagune ou encore la transformation des produits de la mer ont notamment été réalisés et intégrés sur des casques de réalité virtuelle puis mis à disposition des trois Régions et trois CRPME de la façade. La stratégie de filière élaborée par les CRPME prévoit un axe sur la promotion des métiers de la pêche. Le plan de relance permet aussi la fidélisation des jeunes pêcheurs, leur proposant un accompagnement dédié.

15.4.2 L'enjeu du dérèglement climatique et de son impact sur l'évolution de la flotte et des ressources

La filière doit relever trois défis majeurs dans le contexte du dérèglement climatique :

1/ Le partage de l'espace maritime avec les projets de fermes éoliennes flottantes dont les zones d'implantation représenteront des pertes d'espaces de travail et de production pour les pêcheurs professionnels. La pêche devra faire face aux impacts directs de l'éolien sur les navires qui exploitent historiquement les zones

concedées, mais aussi aux impacts indirects sur les autres navires du fait des « effets de report d'effort de pêche » des navires sur les espaces encore disponibles. Ce report d'effort peut en effet avoir des conséquences en termes de cohabitation des usages en mer entre les pêcheurs professionnels, mais également avec d'autres usagers maritimes (tourisme, plaisance, commerce...), ainsi que des impacts sur la ressource halieutique et l'environnement marin du fait de la concentration des activités sur un même secteur.

2/ Le défi de l'évolution de la flotte de pêche vers la décarbonation des modes de propulsion et de l'éco transition des outils de production. En 2021, un appel à projets national doté de 15 M€ a été lancé dans le cadre du plan de relance pêche aquaculture pour « l'amélioration des performances environnementale et énergétique des navires des filières de la pêche et de l'aquaculture » avec trois projets lauréats en Méditerranée¹²⁸. Dans la lignée des projets portés par l'AMOP et la coopération maritime, ayant notamment permis la réalisation de premiers diagnostics énergétiques et de formations à l'écoconduite, le CRPME Occitanie propose dans sa stratégie, des actions sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires de pêche et sur la réalisation de projets de navires partiellement décarbonés en rétrofit, et de « navires de pêche du futur ». Le plan France Mer 2030 prévoit enfin un axe sur la décarbonation des navires de pêche. La hausse récente des prix des carburants accentue encore l'urgence de la décarbonation, notamment pour les segments les plus dépendants du gazoil (chalutiers), qui ont pu bénéficier d'aides conjoncturelles en 2022 et 2023.

3/ L'amélioration des connaissances sur les ressources, les milieux et l'évolution des stocks dans une démarche prospective dans le

¹²⁸ Le navire de formation innovant du lycée professionnel maritime de Sète, celui de navire de formation à propulsion hydrogène du lycée professionnel maritime de Bastia et celui de la ferme marine de Spano (Haute Corse), pour un montant total d'aides octroyées de 5,3 M€

contexte du dérèglement climatique. En effet, la Méditerranée fait face à un déficit de connaissance sur l'état des stocks exploités (63% des débarquements en volume sont issus de stocks non évalués), en particulier pour les pêcheries côtières. Par ailleurs, le contexte de mer fermée rend encore plus prégnantes les conséquences du réchauffement climatique et des eaux, alors que les conséquences sur les écosystèmes sont encore difficiles à anticiper. Cette nécessité d'amélioration des connaissances est bien identifiée à la fois par les organismes scientifiques, mais également par les professionnels. Suite à la mise en œuvre du plan de gestion West Med, le besoin de connaissances sur le fonctionnement écologique du golfe du Lion a été souligné par l'ensemble des acteurs. Le projet GOLDYS porté par l'Ifremer, devrait permettre d'initier cette dynamique. Achievé en juin 2023, il ambitionne en effet de répondre à certaines questions sur le fonctionnement et la dynamique saisonnière des espèces exploitées notamment par la flottille chalutière. Les données collectées importantes et uniques seront mises à la disposition de tous les publics. La stratégie du CRPME Occitanie propose dans la continuité de cet exercice, deux actions visant « l'anticipation des conséquences du changement climatique sur la pêche » ou encore une meilleure compréhension des milieux lagunaires. Les milieux lagunaires méditerranéens corses et continentaux sont déjà touchés par des phénomènes d'invasion impactant sensiblement la pêche : ainsi le crabe bleu, espèce invasive, fait l'objet d'un plan d'action important, afin de limiter son impact sur les écosystèmes lagunaires qui constituent des zones indispensables à l'écologie de nombreuses espèces de poissons commerciales.

¹²⁹ Fermeture de 8 mois entre les isobathes 90 et 100 m (de janvier à avril et de septembre à décembre) en région Occitanie ; fermeture de 6 mois du box FRA/CGPM (novembre/avril) en région PACA

Quelles perspectives pour le segment chalut sur la façade Méditerranée

Le **règlement (UE) 2019/1022** du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 a établi un plan de gestion pluriannuel appelé plan « **West Med** » **entré en vigueur en juillet 2019**. Ce dernier, qui concerne l'Espagne, la France et l'Italie, a pour objectif le rétablissement, avant le 1^{er} janvier 2025, de la mortalité par pêche des stocks démersaux de la Méditerranée occidentale au niveau du rendement maximal durable (RMD). Pour la France, le plan concerne principalement **les pêcheries au chalut et plus particulièrement celles ciblant le merlu et le rouget de vase dans les zones GSA 7 (Golfe du Lion) et GSA 8 (Corse)**. Cette flottille des chalutiers continentaux du golfe du Lion totalisait en 2022, 57 navires de 18 à 25 mètres de longueur hors tout réalisant plus de 60% des captures des navires français en Méditerranée, toutes espèces et engins confondus.

Les principales mesures imposées par le plan West Med pour l'atteinte du RMD, consistent en une **réduction de l'effort de pêche au chalut de 30 %** par rapport à la période de référence 2015-2017, avec une réduction du nombre de jours de mer, compensée par la mise en place d'arrêts temporaires (mesure 33 du FEAMP), et en des **fermetures spatio-temporelles**¹²⁹ de zones de pêche visant à protéger les juvéniles dans le golfe du Lion. Outre les arrêts temporaires, **un plan de sortie de flotte (PSF)** ou plan d'ajustement individuel (PAI) a mené au **déchirage de 14 navires entre décembre 2022 et juin 2023 (soit 25 % de la flotte)**. Un chalutier de la façade ayant été

exporté à l'étranger, le bilan actuel post PSF est de **42 chalutiers actifs sur la façade continentale au 30 juin 2023**. Ce plan aura des conséquences importantes pour les ports et les entreprises qui dépendent des apports des chalutiers. Les chalutiers restants **devront par ailleurs s'adapter à de nouveaux défis à court et moyen terme**: l'objectif de décarbonation des flottes de pêche, le développement de l'éolien en mer, la création des zones de protection forte, ou encore l'adaptation au dérèglement climatique et à son influence sur l'évolution des stocks. Un plan West Med 2 pourrait voir le jour en 2025.

En dépit de ses faiblesses (dépendance énergétique, vieillissement des navires...) la flottille des chalutiers du golfe du Lion est une activité à **fort ancrage local**, créatrice de richesses (30 millions de chiffre d'affaires annuel) et d'emplois (environ 250 emplois directs, 180 emplois indirects à terre et 280 emplois induits par les comportements de consommation). **Ses apports structurent toute une filière aval** principalement dans les quatre ports occitans d'Agde, du Grau-du-Roi, de Port-la-Nouvelle et de Sète, qui accueillent chacun une criée (deux coopératives dans le cas du Grau du Roi). Elle permet à ces dernières de disposer de produits frais (avec des journées de pêche de moins de 24 heures) et d'une grande variété d'espèces débarquées et valorisées. Leur production permet d'alimenter les marchés locaux et nationaux français, espagnols, et italiens, et participe ainsi pleinement aux enjeux de souveraineté alimentaire européens.

Dans la lignée des travaux de la mission **relative aux chalutiers de Méditerranée menée par le CGAEER et l'IGAM en 2022** ayant permis de dégager de premiers éléments concernant les perspectives de la flottille, les travaux autour de propositions pour la transition vers une activité durable, décarbonée, et adaptée aux nouvelles contraintes devront se poursuivre. La

stratégie pour la filière pêche et élevages marins d'Occitanie élaborée par le CRPMEM Occitanie et finalisée en juin 2023, met en avant plusieurs propositions d'actions pour le segment chalut. Elle prévoit notamment:

- Une réflexion sur la réorganisation des rythmes de production et des apports des chalutiers dans le cadre du plan West Med;
- L'établissement d'un diagnostic en vue de l'amélioration des conditions de travail à bord des chalutiers;
- Un programme scientifique d'essai d'amélioration de la sélectivité pour les métiers du chalut ciblant les espèces démersales dans le Golfe du Lion;
- Une expertise sur les résultats et impacts des fermetures spatio-temporelles dans le Golfe du Lion;
- Un axe sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des navires de pêche et notamment sur les projets de navires partiellement décarbonés en rétrofit, et de « navires de pêche du futur ».

S'agissant de la filière aval (criées, mareyeurs...), suite au plan de sortie de flotte, **un travail de recherche d'une meilleure complémentarité entre les points de vente d'Occitanie** devra certainement être entrepris, afin de réaliser certaines économies d'échelle (partage d'équipements et infrastructures) et de développer des outils communs pour communiquer sur l'activité des criées régionales. La **stratégie de filière du CRPMEM Occitanie** propose ainsi des actions visant à:

- Optimiser les services des criées et envisager une mutualisation des ressources
- Impulser une réflexion autour de l'implantation de halles de pêcheurs dans certaines villes portuaires
- Initier une réflexion de filière autour de la restauration collective qui impliquerait les criées

- Créer une nouvelle dynamique pour déployer l'offre des criées vers les petits acheteurs des pôles urbains via les marchés d'intérêt national (MIN)
-

CONSÉQUENCES DU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

Diminution des ressources halieutiques

La hausse de la température des eaux marines et leur acidification vont entraîner une érosion massive de la biodiversité et donc des ressources halieutiques dans la mesure où certaines espèces de poisson ne pourront pas survivre sous ces conditions.

Introduction d'espèces exotiques envahissantes

Le dérèglement climatique va entraîner une modification profonde de la faune et la flore méditerranéenne. De nouvelles espèces vont s'introduire et pourront entraîner la disparition d'espèces locales. Elles pourront également représenter une menace pour la santé humaine.