

Déclaration au titre de l'article L. 122-9 du code de  
l'environnement dans le cadre de l'adoption de la stratégie  
de façade maritime Méditerranée mise à jour

Octobre 2025

# I. Contexte

## 1. Cadre général de la mise à jour des stratégies de façade maritime

La planification maritime est le processus par lequel l'État analyse et organise les activités et usages en mer, dans une perspective écologique, économique et sociale. Elle est élaborée de manière concertée avec les usagers de la mer et le public.

L'Union européenne s'est saisie de cet enjeu par le biais d'une directive-cadre dédiée à la planification de l'espace maritime (DCPEM - 2014)<sup>1</sup>, en complément de la directive-cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM - 2008)<sup>2</sup> qui vise à maintenir ou restaurer un bon fonctionnement des écosystèmes marins tout en permettant l'exercice des usages en mer pour les générations futures, dans une perspective de développement durable. Ces deux directives ont été transposées en droit français et donnent un cadre juridique à la planification maritime.

Au niveau national, la planification maritime est portée par la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) 2024-2030, adoptée par décret le 10 juin 2024. Fixant le cadre général de la politique maritime française, celle-ci est le fruit d'un travail interministériel, en concertation avec les parties prenantes maritimes sous l'égide du Conseil national de la mer et des littoraux (CNML) composé pour moitié d'élus et pour moitié de représentants des établissements publics, des entreprises, des organisations syndicales de salariés représentatives au niveau national, et d'associations et fondations.

À l'échelle de chaque façade maritime métropolitaine – Manche Est-mer du Nord, Nord Atlantique-Manche Ouest, Sud Atlantique et Méditerranée –, la planification est définie par un document stratégique de façade (DSF). La responsabilité de son élaboration incombe aux préfets coordonnateurs (préfet de région coordinatrice et préfet maritime), qui s'appuient sur une instance de concertation unique, le Conseil maritime de façade, lieu d'échanges privilégié entre les différents acteurs de la mer, du littoral et de la terre. Au niveau national, la coordination des travaux est assurée par les ministères en charge



<sup>1</sup> Directive 2014/89/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime.

<sup>2</sup> Directive 2008/56/EC du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin.

de la mer, de l'environnement et de l'énergie.

Après un premier cycle d'élaboration des DSF mené entre 2019 et 2022, leur volet stratégique, appelé « stratégie de façade maritime » (SFM), fait l'objet depuis 2022 d'une mise à jour.

Les stratégies de façade maritime comprennent une description de la situation de l'existant sur la façade, qui dresse un diagnostic des activités et usages ainsi que de l'état écologique de l'environnement marin et des enjeux associés. Elles incluent également des orientations et objectifs qui définissent les conditions et règles de coexistence spatiale et temporelle des activités et des usages, et visent à ramener les pressions exercées par les activités humaines sur le milieu marin à des niveaux compatibles avec le maintien et l'atteinte du bon état écologique (BEE) des eaux marines.

Désormais, en application de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (APER), ces stratégies intègrent une cartographie des zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à horizon 10 ans et à horizon 2050.

Les stratégies de façade maritime mises à jour comprennent également une trajectoire de développement de la protection forte en mer (définie par le décret n° 2022-527 du 12 avril 2022) en vue de l'atteinte des cibles surfaciques fixées pour chaque façade (1% en Manche Est-mer du Nord, 3% en Nord Atlantique-Manche Ouest, 3% en Sud Atlantique et 5% en Méditerranée) à horizon 2027 et à l'échelle des eaux métropolitaines (5%) à horizon 2030, conformément à la SNML.

Les stratégies de façade maritime sont complétées par un volet opérationnel, élaboré dans un second temps, comprenant un dispositif de suivi et un plan d'action.

## 2. Calendrier et étapes de la mise à jour des stratégies de façade maritime

- **Depuis 2022** : La mise à jour de la stratégie de façade maritime adoptée en 2019 a été amorcée dès 2022 en lien avec le calendrier de programmation énergétique.
- **De novembre 2023 à avril 2024** : Pour la première fois, la mise à jour des DSF a fait l'objet d'un **débat public « La mer en débat »**, piloté par la Commission nationale du débat public (CNDP), mutualisé par façade avec la planification de l'éolien en mer, en application du nouveau cadre permis par la loi APER.
- **De mai 2024 à octobre 2024** : Le débat public a donné lieu à un bilan et un compte-rendu publiés par la CNDP le 26 juin 2024. Suite à une phase de concertation complémentaire avec les acteurs du milieu maritime, l'État a tiré les enseignements du débat public le 17 octobre dernier dans une décision ministérielle accompagnée d'un rapport des maîtres d'ouvrage pour répondre au compte-rendu de la CNDP.
- **Décembre 2024** :
  - Le 11 décembre, la CNDP a émis des avis relatifs à la mise à jour des documents stratégiques de façade maritime et à l'éolien en mer pour les 4 façades, constatant que « les précisions apportées par les maîtres d'ouvrage aux demandes de réponses et aux observations et propositions du public sont suffisamment complètes pour engager la concertation continue ».
  - L'Autorité environnementale (AE) a été saisie fin décembre sur la base du projet de stratégie de façade maritime stabilisé à l'issue notamment du débat public et des concertations qui ont suivi. Elle a rendu son avis **le 13 mars 2025**.

○ **De décembre 2024 à avril 2025 :**

- Afin d'assurer la bonne information et la participation du public entre le débat public « La mer en débat » et la participation du public par voie électronique, une phase intermédiaire de concertation continue a été mise en place. Des réunions de travail et deux webinaires ont été organisés en présence des garants.
- Le 28 avril, les garants de la CNDP pour cette concertation ont rendu leur bilan.

○ **De mai à août 2025 :**

- La participation du public par voie électronique s'est déroulée **du 5 mai au 5 août 2025**, et avait pour objectif de recueillir les avis du public sur les projets de stratégies de façade maritime.
- En parallèle **entre mai et août 2025**, différentes instances ont été consultées au titre du code de l'environnement (R. 219-1-10) ainsi que les pays voisins, notamment au titre de la convention d'Espoo et des directives susmentionnées.

○ **D'août à octobre 2025 :** Le rapport environnemental, l'avis de l'Autorité environnementale, ainsi que les contributions du public, des pays limitrophes et des instances, ont été traités afin de finaliser la stratégie de façade maritime, en vue de son adoption. Ils éclairent également l'élaboration de la partie opérationnelle.

○ L'adoption de la SFM est prévue en novembre 2025.

Concernant l'éolien en mer, l'objectif est de pouvoir lancer une première procédure de mise en concurrence (appel d'offres n°10) au sein des zones prioritaires identifiées dans la décision interministérielle du 17 octobre 2024, avec un objectif d'attribution des projets fin 2026. Ce calendrier suppose de publier un cahier des charges final de l'AO10 début 2026.

### 3. Déclaration au titre de l'article L. 122-9 du code de l'environnement

Conformément aux articles L. 122-4 et R. 121-1-1 du code de l'environnement, les documents stratégiques de façade sont soumis à **évaluation environnementale**. Ils doivent ainsi faire l'objet d'un rapport « *qui identifie, décrit et évalue les effets notables que peut avoir la mise en œuvre du plan ou du programme sur l'environnement ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan ou du programme. Ce rapport présente les mesures prévues pour éviter les incidences négatives notables que l'application du plan ou du programme peut entraîner sur l'environnement, les mesures prévues pour réduire celles qui ne peuvent être évitées et les mesures prévues pour compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Il expose les autres solutions envisagées et les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, le projet a été retenu. Il définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du plan ou du programme sur l'environnement afin d'identifier notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées* » (article L. 122-6 du code de l'environnement). Le projet de document ainsi que ce rapport sont transmis à l'autorité environnementale pour avis : l'autorité compétente pour les DSF est l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Lorsque le plan ou le programme est susceptible de produire des effets notables sur l'environnement d'un autre État membre de l'Union européenne, il est transmis, avec le rapport

environnemental, aux autorités des États concernés qui peuvent donner leur avis (article L. 1228 du code de l'environnement).

En application de l'article L. 122-9 du code de l'environnement, l'autorité compétente, lorsque le plan/programme a été adopté, « *informe le public, l'autorité environnementale et, le cas échéant, les autorités des autres États membres de l'Union européenne consultés. Elle met à leur disposition les informations suivantes :*

1° *Le plan ou le programme ;*

2° *Une déclaration résumant :*

- *la manière dont il a été tenu compte du rapport établi en application de l'article L. 122-6 et des consultations auxquelles il a été procédé ;*
- *les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées ;*
- *les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du programme. »*

**C'est l'objet du présent document, établi pour les stratégies de façade maritime de chacune des façades.**

## II. Prise en compte de l'évaluation environnementale

### 1. Modalités de l'évaluation environnementale

Pour la production du rapport environnemental, un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage a été conclu avec un prestataire. La maîtrise d'ouvrage était assurée par la direction de l'eau et de la biodiversité, en lien avec la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture et la direction générale de l'énergie et du climat ainsi que les directions interrégionales de la mer.

L'intégration de la planification de l'éolien en mer aux stratégies de façade maritime constituait une nouveauté à prendre en compte dans l'exercice d'évaluation environnementale. A cette fin, des prestataires dédiés ont été mobilisés pour la production des éléments relatifs à l'éolien en mer (pilotée par la direction générale de l'énergie et du climat) et au raccordement à terre (pilotée par RTE), afin d'alimenter le rapport global.

Les travaux de production du rapport environnemental se sont déroulés sur 9 mois entre mars et décembre 2024.

Afin d'obtenir des recommandations méthodologiques pour la réalisation de l'évaluation environnementale, l'Autorité environnementale a été saisie d'une demande de cadrage préalable, cadrage qui a été transmis le 14 juin 2024.

Les prestataires ont ainsi pu suivre les travaux de mise à jour des stratégies de façade maritime en participant à diverses réunions en interne des services de l'État ou avec les acteurs, au niveau national ou en façade, afin d'alimenter leurs travaux.

L'Autorité environnementale a été saisie mi-décembre par les préfets coordonnateurs de façade et a rendu son avis le 13 mars 2025.

## 2. Synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale

L'Autorité environnementale accueille favorablement :

- le nouvel objectif A' « Développer les zones de protection forte » et sa cible « 5% » ;
- le nouvel objectif stratégique G3 de réduction des apports et de la présence de micro-déchets sur le littoral, accompagné de cibles qualitatives de diminution ;
- la définition de cibles à atteindre pour chaque objectif environnemental et socio-économique ;
- l'examen des articulations avec les autres schémas au sein de l'évaluation environnementale stratégique ;

L'Autorité environnementale prend note de l'état environnemental préoccupant par certains aspects, au niveau de la façade, soulignant notamment :

- le mauvais état du coralligène et de l'herbier de posidonie ;
- l'eutrophisation du golfe de Fos ;
- le dépassement du taux réglementaire de cadmium ;
- le nombre de déchets recueillis sur le littoral, excédant 33 fois le seuil du bon état.

L'avis de l'Autorité environnementale rappelle également que les projets, notamment éoliens ou aquacoles, ne pourront être autorisés en zone Natura 2000 (ou à proximité et susceptibles de l'affecter) que si les incidences résiduelles, après évitement et réduction, sont négligeables.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale sont listées ci-dessous (de 1 à 18).

## 3. Prise en compte des recommandations de l'Autorité environnementale

1. L'Ae recommande de poursuivre l'effort de mise en œuvre de cibles quantitatives et de proscrire les indicateurs dont la cible est le respect de la réglementation au profit d'indicateurs concernant l'intensité et l'effectivité du contrôle de ce respect.

En raison de son caractère ensemblier, le document stratégique de façade intègre la réglementation applicable dans le cadre de politiques publiques autres que la seule politique publique maritime pour en assurer la cohérence.

D'autre part, comme évoqué dans le résumé non technique de l'évaluation environnementale stratégique, les objectifs environnementaux et socio-économiques, ainsi que les indicateurs et cibles associés ont été opérationnalisés et précisés dans le cadre de cette mise à jour. Dès lors, leur mise en œuvre et leur suivi en seront facilités pour les six prochaines années.

Certaines cibles vont plus loin que les autres réglementations en vigueur, par exemple :

- nouvel indicateur et cible A7-4 (D06-OE02-ind4) visant à ce que 100% des réfections ou nouveaux ouvrages autorisés soient situés à 20 mètres ou plus d'un herbier de posidonie ;

- nouvel indicateur et cible L3-2 visant à ce que 80 % des compagnies [de croisière] naviguant dans les eaux de la façade soient signataires de la charte « croisière durable » ;
- nouvel indicateur et cible M8-4 visant à ce que le nombre de concours de pêche [de loisir] dans les aires marines protégées baisse ;
- nouvel indicateur et cible R1-2 visant l'augmentation du "nombre de dispositifs de réduction des pressions [du tourisme] sur les espaces naturels (jauge, contingentement, restriction d'accès, fermeture temporaire de zones, etc.).

2. L'Ae recommande d'évaluer la situation initiale de l'eutrophisation des principaux écosystèmes de la zone de vocation 27 : « Espaces maritimes intérieurs ».

La mer Méditerranée n'est pas soumise au risque d'eutrophisation car c'est une mer oligotrophe. Toutefois ce risque d'eutrophisation est bien identifié pour les lagunes méditerranéennes, eaux de transition au titre de la Directive cadre sur l'eau. L'évaluation de ce risque est actualisée tous les 6 ans – actualisation en cours dans le cadre des états des lieux des Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) qui seront adoptés fin 2025 par les comités de bassin – et fait l'objet d'objectifs et de mesures de réduction dans le cadre des SDAGE et de leur programme de mesures.

S'agissant des lagunes, la maîtrise d'ouvrage propose de les intégrer dans le champ d'application de l'objectif A6 (D06-OE01) « Limiter les pertes physiques d'habitats particuliers et génériques, de la limite du domaine public maritime jusqu'à 20 mètres de profondeur et en lagunes ». Les cibles restent à définir.

3. L'Ae recommande d'intégrer des analyses de substances per et polyfluoroalkylées au déterminant « Contaminants ».

Dans le cadre de l'évaluation harmonisée DCE/DCSMM, les PFOS sont désormais évalués à la côte dans les principaux mollusques bivalves destinés à la consommation humaine (*Mytilus edulis*, *Mytilus galloprovincialis*, *Magallana gigas*). Ces substances sont également suivies au large dans les poissons.

4. L'Ae recommande de justifier et, le cas échéant, reprendre la conclusion de l'indicateur « Questions sanitaires » au regard des risques évalués, notamment en matière d'exposition alimentaire aux métaux toxiques.

Le résultat de l'évaluation conclut que 9 contaminants ou familles de contaminants sont considérés comme atteignant le bon état (pas de risque sanitaire avéré pour ces substances). Un risque pour les consommateurs est cependant constaté en ce qui concerne le mercure et le plomb, et des dépassements réglementaires sont identifiés ponctuellement dans les mollusques pour le cadmium. Au-delà des métaux, des dépassements en PCB et dioxines peuvent également être observés. Ces constats ont conduit les autorités sanitaires à recommander de limiter la consommation de poissons à deux rations par semaine, en variant les provenances et les espèces consommées. Par ailleurs, les lots de produits où des dépassements réglementaires sont détectés sont retirés individuellement<sup>3</sup> du marché. L'ensemble de ces mesures justifient que l'évaluation au titre de la DCSMM reprenne la conclusion d'un risque sanitaire globalement acceptable.

---

<sup>3</sup> <https://www.anses.fr/fr/content/manger-du-poisson-pourquoi-comment>

5. L'Ae recommande de réduire les activités d'exploitation du corail rouge et d'inclure dans les SDAGE Rhône-Méditerranée et Corse l'objectif d'assurer un volume d'eau douce suffisant en secteur côtier toute l'année.

Sur le corail rouge :

L'objectif A3 (D01-HB-OE07) a déjà pour cible le « maintien ou la diminution de l'exploitation du corail rouge en accord avec le plan de gestion » qui y est relatif.

En cohérence, le plan d'action du DSF prévoit de « renforcer les connaissances relatives à l'état écologique du corail rouge en Méditerranée et [d'] assurer, si nécessaire, sa préservation » (sur la base du diagnostic réalisé, l'État devra « actualiser et/ou renforcer la réglementation en vigueur »).

Sur le volume d'eau douce en secteur côtier :

L'orientation fondamentale (OF) 7 du SDAGE Rhône-Méditerranée « Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir » comprend une disposition 7-01 « Élaborer et mettre en œuvre les plans de gestion de la ressource en eau » qui contribue à maintenir des apports d'eau douce à la mer en période d'étiage, en lien avec l'objectif D07-OE04 du DSF. L'OF1 du SDAGE Corse « Assurer l'équilibre quantitatif de la ressource en eau en anticipant les conséquences du changement climatique, les besoins de développement et d'équipement » comprend également des dispositions qui font écho à l'objectif D07-OE04 du DSF (dispositions 1-01 à 1-10). La mise en œuvre de ces dispositions s'appuie sur l'élaboration et la mise en œuvre des plans territoriaux de gestion de l'eau (PTGE) qui tiennent compte des besoins des usages et des milieux, contribuant au maintien d'une arrivée d'eau douce suffisante à la mer.

6. L'Ae recommande de prendre des mesures de réduction des extractions existantes de sables coquilliers et de dunes du haut talus.

La façade Méditerranée n'est pas concernée par l'extraction des sables coquilliers et a fixé à zéro les nouvelles extractions au niveau des dunes du haut talus.

7. L'Ae recommande de mettre en place des mesures fortes de diminution des pollutions du transport maritime, de la plaisance et des activités en mer afin de dégager des incidences positives sur la contamination de l'environnement marin. 7bis. L'Ae recommande d'accroître le niveau d'exigence vis-à-vis du tourisme et de la plaisance en adoptant des prescriptions vis-à-vis des ports, des activités motorisées, de la présence de véhicules sur les rivages et du traitement des eaux usées.

À travers le document stratégique de façade et un nombre croissant d'arrêtés préfectoraux ces dernières années, le niveau d'exigence vis-à-vis du tourisme et de la plaisance s'est considérablement accru depuis 2019.

Les impacts de ces activités sur la biodiversité et les écosystèmes demeurent toutefois importants et l'État prend la mesure des attentes des citoyens pour réduire les pressions.

C'est pourquoi, post-débat public, le projet de stratégie de façade maritime avait été renforcé comme suit (annexes 4 et 6) :

- ajout d'un indicateur visant l'augmentation de la « part des aires marines protégées ayant régulé l'usage des engins nautiques motorisés » ;

- ajout d'un indicateur visant l'augmentation du « nombre de dispositifs de réduction des pressions [du tourisme] sur les espaces naturels (jauge, contingentement, restriction d'accès, fermeture temporaire de zones, etc.) » ;
- ajout d'un indicateur visant l'augmentation du « nombre de projets relatifs à la mobilité décarbonée dans les communes littorales » ;
- ajout d'un objectif pour « maintenir et restaurer le caractère naturel des plages » (R3) ;
- reformulation d'un objectif général afin de « garantir le libre accès à la mer et au littoral » (T) ;
- ajout d'une recommandation pour « développer des projets et stratégies de tourisme durable ».

De surcroît, l'implication, notamment financière, de l'État dans le cadre des certifications « Ports propres » et « Ports propres actifs en biodiversité » reste entière.

Afin de tenir compte de ces recommandations issues de l'avis de l'Autorité environnementale, le projet de stratégie de façade maritime a été modifié comme suit (annexe 6 dans les zones concernées) :

- ajout de la prescription « gérer la fréquentation du littoral » ;
- ajout de la prescription « réduire les impacts des activités récréatives et de la plaisance sur les écosystèmes et les paysages » ;
- ajout de la prescription « réglementer le mouillage des petites et grosses unités » ;
- ajout de la recommandation « réduire l'usage des engins nautiques motorisés ».

D'autres recommandations sont maintenues (annexe 6), telles que :

- « Améliorer la capacité de collecte et de traitement des eaux usées et maintenir leur fonctionnement lors des périodes de saturation des réseaux » ;
- « Définir des modalités et des conditions d'accès plus strictes aux véhicules sur le rivage, pour préserver les écosystèmes ».

Ces dispositions devront être respectées et mises en œuvre lors de l'élaboration et de l'adoption de décisions relatives à des projets, plans et programmes en façade Méditerranée.

S'agissant de la prévention des pollutions du transport maritime, il convient de rappeler, entre autres, les initiatives en cours ou prévues pour limiter les émissions atmosphériques – zone SECA (réduction des oxydes de soufre), projet de zone NECA (réduction des oxydes d'azote) – , la réglementation concernant l'encadrement du rejet des dispositifs de lavage des fumées (scrubbers) ou encore les travaux en cours visant à renforcer les exigences de la charte pour une croisière durable.

8. L'Ae recommande de renforcer la lutte contre les risques de dissémination des espèces non indigènes par l'activité aquacole.

La stratégie de façade maritime (annexe 4, objectif H3) prévoit déjà que 100% des autorisations d'exploitation de cultures marines délivrées pour l'élevage et la culture d'espèces exotiques aquacoles soient conformes aux règlements européens et qu'il n'y ait aucune augmentation du nombre d'espèces non indigènes introduites par les activités de culture marine.

Afin de renforcer la lutte contre les risques de dissémination des espèces non indigènes, la maîtrise d'ouvrage se propose de modifier l'objectif stratégique H2 (D02-OE03) comme suit : « Limiter les risques d'introduction et de dissémination d'espèces non indigènes (ENI) liés à la navigation (eaux et sédiments de ballast des navires, fouling) et à l'immersion de récifs artificiels ». Cet objectif reformulé s'accompagnerait de l'indicateur suivant « Nombre de nouveaux récifs artificiels » (cible : tendance à la baisse).

9. L'Ae recommande de renforcer les exigences de niveau de bruit concernant les projets de façon à obtenir un niveau d'incidence sonore impulsive négligeable.

Afin de suivre cette recommandation, la maîtrise d'ouvrage se propose de modifier l'objectif environnemental I1 (D11-OE01) comme suit : « Réduire le niveau d'incidence du bruit lié aux émissions impulsives produit par les activités anthropiques au regard des risques de dérangement et de mortalité des espèces à un niveau inférieur au seuil de déclenchement d'un effet négatif biologique ».

La maîtrise d'ouvrage se propose également de modifier l'objectif environnemental I2 (D11OE02) comme suit : « Maintenir ou réduire le niveau de bruit continu produit par les activités anthropiques, notamment le trafic maritime au regard des risques de dérangement et de mortalité des espèces à un niveau inférieur au seuil de déclenchement d'un effet négatif biologique ».

Ces modifications tiennent compte de la communication de la Commission européenne C/2024/2078.

10. L'Ae recommande

- de lever l'incertitude relative aux effets des sous-objectifs L1 et L3 en s'appuyant sur des connaissances existantes permettant une évaluation quantitative de ces effets ;

Il est proposé de préciser ces sous-objectifs de la manière suivante :

- L1 : « Conforter le positionnement des ports de commerce comme aménageur et gestionnaire intégré des espaces (logistiques, industriels et naturels), en lien avec les collectivités et les opérateurs de l'intermodalité, et favoriser l'intégration de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône tout en veillant à limiter l'artificialisation. »
- Ajout d'un indicateur L3-5 : « Nombre de navigants formés aux enjeux maritimes vis-à-vis de la préservation des cétacés et du milieu marin » (cible à définir en cours de cycle) ».
- à nouveau d'évaluer quantitativement les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique liées directement ou indirectement à l'économie maritime sur la façade méditerranéenne ;

S'agissant des gaz à effet de serre : en 2022, les émissions de gaz à effet de serre émises par le transport maritime en Provence-Alpes-Côte d'Azur représentent 1 184 609 tonnes. En 2023, dans l'enceinte du port de Sète-Frontignan (Occitanie) les émissions (transport maritime +

industries) sont en hausse et s'élèvent<sup>4</sup> à 80 285,5 tonnes. La donnée n'est pas disponible en Corse.<sup>56</sup>

S'agissant de la pollution atmosphérique :

- en 2022, pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur : Nox 13507 tonnes, PM2,5 233 tonnes, PM10 246 tonnes, SO<sub>2</sub> 346 tonnes, CO 1275 tonnes, NH<sub>3</sub> et COVNM : 0 ;<sup>7</sup>
- en 2023, pour le port de Sète-Frontignan (Occitanie) : Nox 734,8 tonnes, PM2,5 12,8 tonnes, PM10 15 tonnes, SO<sub>2</sub> 35,5 tonnes ;<sup>89</sup>
- en 2021, pour les émissions en proximité des ports de Bastia et Ajaccio (données Qualit'air Corse - 2025 comptées en 2021 – actualisation prévue tous les 2 ans) :

Polluant	Emissions transport maritime en tonnes (2021)	
	Ajaccio	Bastia
CO <sub>2</sub> dioxyde de carbone	14 564.9	11 525.3
Méthane (CH <sub>4</sub> )	1.4	1.1
Monoxyde de carbone (CO)	34	26.9
NOx - Oxydes d'azote (NO+NO <sub>2</sub> )	361.3	286.4
SOx - Oxydes de soufre (SO <sub>2</sub> + SO <sub>3</sub> )	13.6	12.9
Particules de taille inférieure à 10 µm (PM10)	8.8	8.1
Particules de taille inférieure à 2.5 µm (PM2.5)	8.4	7.7

Le travail d'évaluation et de réduction se poursuit notamment dans le cadre de la planification écologique au niveau régional pour les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie.

Concernant la région Corse, la feuille de route a mis l'accent, notamment, sur cet aspect :

- Dans le volet « réduction des émissions » : un levier « Décarbonation du mix électrique » sur des axes qui contribuent à la qualité de l'air autour des ports (transformation des centrales électriques d'Ajaccio et de Luciana aux biocarburants) ;
- Dans le volet « adaptation au changement climatique » : un levier « préservation des espaces naturels » La Corse conduit un travail important sur ce volet dans le cadre de la COP et de la stratégie territoriale de la biodiversité en cours d'élaboration. Un travail est effectué sur les zones de protection forte sur la base des indicateurs de la Stratégie nationale des aires protégées (SNAP). Une évaluation du stockage de carbone par les aires marines protégées renforcées ou créées (inscription de la vaste zone de protection des herbiers de la côte orientale dans le cadre de la révision du document stratégique de façade).

<sup>4</sup> <https://cigale.atmosud.org/visualisation.php?version=2025040809>

<sup>5</sup> <https://www.atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2025-01/ETU-2024->

<sup>6</sup> [\\_Port%20Sud%20de%20France\\_Qualit%C3%A9%20de%20l%27air%20sur%20le%20Port%20de%20S%C3%A8te%202023.pdf](https://www.atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2025-01/ETU-2024-Port%20Sud%20de%20France_Qualit%C3%A9%20de%20l%27air%20sur%20le%20Port%20de%20S%C3%A8te%202023.pdf)

<sup>7</sup> <https://cigale.atmosud.org/visualisation.php?version=2025040809>

<sup>8</sup> <https://www.atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2025-01/ETU-2024->

<sup>9</sup> [\\_Port%20Sud%20de%20France\\_Qualit%C3%A9%20de%20l%27air%20sur%20le%20Port%20de%20S%C3%A8te%202023.pdf](https://www.atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2025-01/ETU-2024-Port%20Sud%20de%20France_Qualit%C3%A9%20de%20l%27air%20sur%20le%20Port%20de%20S%C3%A8te%202023.pdf)

Une harmonisation des données pourra être faite entre les observatoires pour la surveillance de la qualité de l'air, concernant notamment les types de gaz à effets de serre observés, les secteurs, les indicateurs de dissociation des activités de transport maritime, sites industriels, transports routiers, etc.

Afin de tenir compte de cette recommandation, d'ici à 2030, la maîtrise d'ouvrage prévoit d'obtenir des données sur l'ensemble de l'économie maritime (pas uniquement sur le transport maritime). De surcroît, un nouvel objectif stratégique (V4) est proposé au sein de l'annexe 4 de la stratégie de façade maritime. Il s'intitule : « Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique liées à l'économie maritime ». Il est associé aux indicateurs V4-1 et V4-2 : niveau d'émissions des gaz à effet de serre et niveau d'émissions des polluants atmosphériques avec des cibles « tendance à la baisse ».

- de préciser les incidences potentielles des objectifs socio-économiques sur les différents descripteurs, en se fondant sur les activités actuelles, afin d'être en mesure de préconiser les mesures ERC appropriées.

Une matrice a été réalisée pour ce nouveau cycle, afin de mettre en lien les activités socio-économiques et les pressions qui en résultent sur les écosystèmes. Les objectifs socio-économiques sont formulés dans un esprit de durabilité / transition écologique ou énergétique des activités et usages. Les mesures ERC (éviter, réduire, compenser) à préconiser seront adaptées au cas par cas au moment de l'autorisation des projets.

11. L'Ae recommande de prendre en compte les effets de l'aquaculture sur les espèces fourragères et la contamination des écosystèmes en tant qu'impact indirect sur les sites Natura 2000.

Cette recommandation a vocation à être prise en compte par les services instructeurs (directions départementales de protection des populations ou directions départementales des territoires et de la mer) lors de l'analyse des études produites dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale, afin d'évaluer les impacts potentiels d'un projet d'élevage piscicole sur l'environnement, en amont de sa réalisation.

12. L'Ae rappelle que les projets, notamment éoliens ou aquacoles, ne pourront être autorisés en l'état en zone Natura 2000 (ou à proximité et susceptibles d'affecter une zone Natura 2000) que si les incidences résiduelles, après évitement et réduction, sont négligeables.

Conformément au code de l'environnement, les projets éoliens en mer et aquacoles susceptibles d'avoir une incidence sur un site Natura 2000 devront présenter une évaluation des incidences Natura 2000 dans leur dossier de demande d'autorisation. Cette évaluation doit démontrer que les incidences du projet ne nuisent pas aux objectifs de conservation des espèces et habitats ayant conduit à la désignation du site Natura 2000.

13. L'Ae renouvelle sa recommandation de mettre en place des systèmes de compensation mutualisés dans chacune des zones de vocations de la façade.

L'application de la séquence ERC en mer est particulièrement complexe en raison :

- des lacunes de connaissance sur les écosystèmes marins,
- de la difficulté à quantifier les impacts et donc les mesures nécessaires pour les compenser,

- de l'existence de nombreuses sources de pressions (absence à ce stade d'une méthode consolidée d'appréciation des effets cumulés, en cours de développement par l'État),
- et de l'impossibilité de mobiliser certains outils applicables au milieu terrestre (acquisition foncière par exemple).

Si le volet « évitement » peut être appliqué à l'échelle de la planification en façades, le volet « compensation » pose quant à lui des défis particuliers. Les enjeux écologiques marins sont en effet très peu compensables du fait par exemple de la durée de constitution ou reconstitution des habitats marins (la destruction de sédiments meubles, fruit de milliers d'années d'évolution, ne peut par exemple être compensée) ou de la mobilité des espèces et du manque de connaissances sur leurs zones fonctionnelles. Les habitats pouvant être compensés aujourd'hui – en particulier les herbiers ou le coralligène – font l'objet de techniques expérimentales à des degrés de maturité divers.

Le guide du Commissariat général au développement durable sur la compensation en milieu marin, publié en 2023, précise que la compensation « peut être anticipée et planifiée au sein du plan ou programme pour pallier les limites identifiées lors de la mise en œuvre des compensations à l'échelle des projets soumis à autorisation. Cette anticipation peut permettre par exemple de prévoir une mutualisation de certaines mesures de compensation afin d'assurer l'efficacité écologique et la territorialisation de celles-ci. » Dans son cadrage préalable, l'Ae souligne l'importance que le DSF comporte une réflexion à ce titre et, le cas échéant, recense les sites dégradés présentant un intérêt écologique potentiel où les efforts de restauration écologique sont souhaitables. L'avis précisait que le recours à des aires marines protégées pouvait constituer une réponse à certaines conditions.

Pour tenir compte de cette recommandation, compte tenu des limites présentées ci-dessus, la maîtrise d'ouvrage poursuivra les travaux déjà engagés qui pourront ensuite se traduire par des mesures à inscrire dans le volet opérationnel du DSF ou être intégrées à l'occasion de la prochaine mise à jour des SFM. A ce titre, l'actuel plan d'action comporte une action visant à « accompagner la mise en œuvre de la séquence ERC » et plus spécifiquement « Identifier sur la façade des sites à fort gain écologique ». La mise en œuvre de cette action pourra donc venir nourrir les réflexions sur la faisabilité, par exemple, de la création de sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation (SNCR) en mer, même si les services de l'État doivent au préalable stabiliser le cadre dans lequel inscrire ces travaux.

S'agissant du recours aux aires marines protégées, si le réseau lui-même – d'une surface déjà importante – n'a pas vocation à s'étendre significativement au-delà des projets d'extension ou de création déjà identifiés dans le cadre de la SNAP et des DSF, la contribution des porteurs de projet au renforcement des actions de restauration dans les AMP existantes est une piste identifiée. Elle est toutefois susceptible d'entrer en contradiction avec le principe d'additionnalité des mesures de compensation (une mesure de compensation ne peut pas être choisie parmi les mesures / actions déjà identifiées et planifiées au sein d'une AMP visant alors à participer à la protection du site), comme présenté dans les lignes directrices nationales sur la mise en œuvre de la séquence Éviter, Réduire, Compenser.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> « ...En conséquence de l'objectif d'absence de perte nette, toute mesure de compensation doit démontrer à la fois une additionnalité écologique, c'est-à-dire qu'elle génère un gain écologique qui n'aurait pas pu être atteint en son absence, et une additionnalité administrative, aux engagements publics et privés » (Lignes directrices nationales sur la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels, CGDD, 2013, p. 186).

14. L'Ae recommande de proscrire toute décision irréversible d'implantation de parcs éoliens avant les résultats des recherches sur leurs incidences sur l'avifaune et les chiroptères et la définition des mesures ERC nécessaires.

Les décisions définitives relatives à l'implantation des futurs parcs éoliens en mer planifiés dans les DSF interviendront au moment de la délivrance de l'autorisation nécessaire à la construction et à l'exploitation de chaque ouvrage (autorisation environnementale sur le domaine public maritime ou autorisation unique en zone économique exclusive). L'autorisation pour le premier parc éolien planifié dans la mise à jour du DSF devrait être délivrée à horizon 2029/2030.

La délivrance de ces autorisations est conditionnée à la réalisation d'une étude d'impact de chacun des projets. Cette étude évaluera précisément les incidences des installations sur l'environnement et les mesures ERC à mettre en œuvre pour garantir un niveau d'incidence permettant de conserver globalement la qualité environnementale du milieu, notamment pour l'avifaune et les chiroptères. Cette étude tiendra compte des connaissances disponibles sur l'avifaune et les chiroptères, notamment des résultats du programme d'acquisition de connaissances MIGRALION qui s'est achevé en 2025 ainsi que du retour d'expérience des premiers parcs éoliens en mer.

15. L'Ae recommande de renforcer la surface de zones de protection forte à l'est de la façade, notamment dans les Alpes-Maritimes.

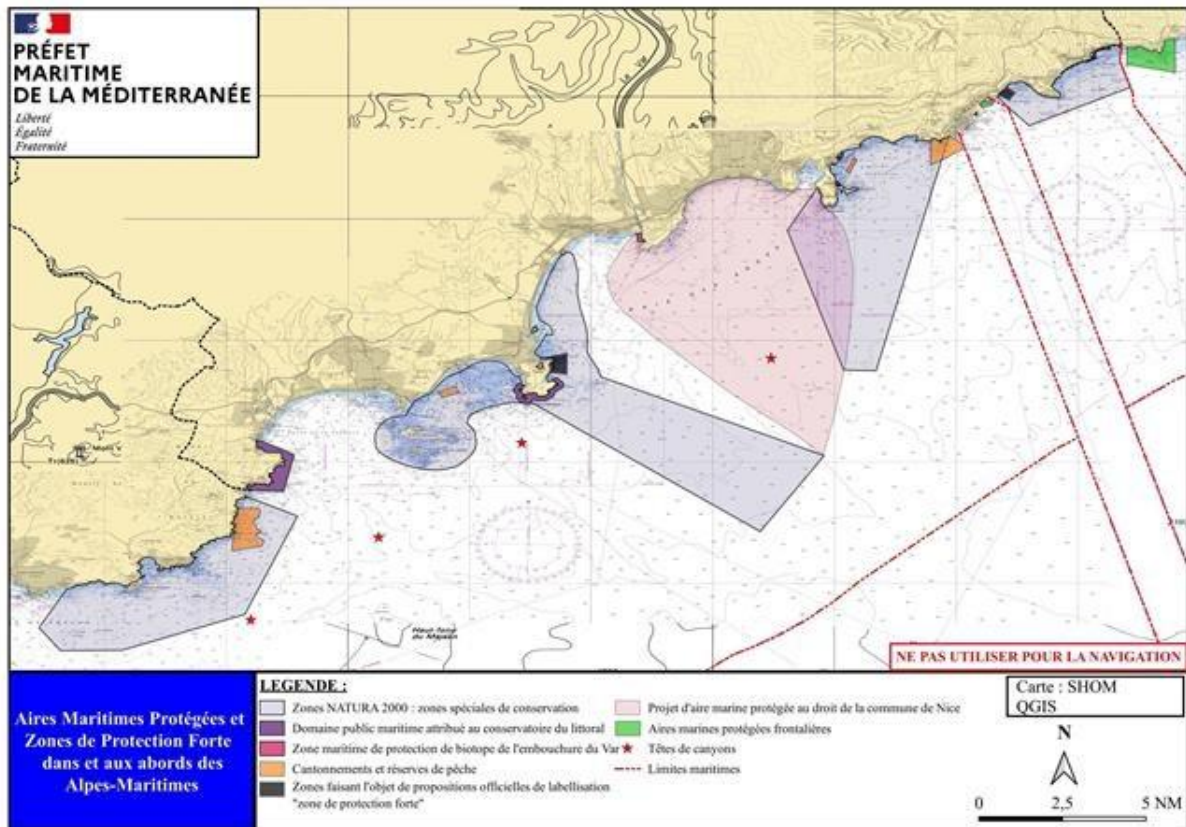
La zone mentionnée débute en réalité dans l'est du Var à partir du cap Camarat et ressort surtout par opposition à l'ensemble Parc national des Calanques et Parc national de Port-Cros qui borde le reste de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et cumule 21 des 35 zones de protection forte (ZPF) de la liste de 2023, pour 0 à l'est du Parc national de Port-Cros.

Dans le projet de stratégie de façade maritime, au sein de la planification ZPF (annexe 6), tous les espaces côtiers recouverts de posidonie et soumis à la pression de mouillage des navires de grande, de moyenne et de petite plaisance, mais aussi les principaux projets de labellisation connus à ce jour, ont été identifiés comme labellisables en protection forte.

L'enveloppe de labellisation comprend donc presque tous les petits fonds de cette zone bordant l'est de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, lesquels sont largement recouverts par l'herbier.

Il est à noter qu'au sein des 6 projets de labellisations de ZPF proposés depuis mi-2024 à la Direction de l'eau et de la biodiversité par le préfet maritime, 2 sont situés dans les Alpes-Maritimes (cantonement de pêche du cap d'Ail et réserve de pêche de Roquebrune) et permettront de développer dans ce secteur le réseau. Parallèlement, plusieurs projets sont en cours, dont un projet de cantonnement de pêche labellisable au sud de l'île Saint-Honorat, un projet de labellisation du cantonnement de pêche de la Péquerolle, un projet de ZPF sur et aux abords de la réserve de pêche de Cagnes-sur-Mer, ou encore deux projets d'arrêtés préfectoraux de protection d'habitats naturels au droit de la commune de Nice. Tous ces projets permettront à moyen terme un développement certain du réseau de ZPF dans les eaux de la façade situées à l'est du Parc national de Port-Cros.

Au large de l'est de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, il n'existe pas de site Natura 2000 désigné et donc de périmètre labellisable aisément identifié, mais la commune de Nice étudie à moyen terme la labellisation d'une ZPF qui engloberait la confluence des canyons sous-marins du Var et du Paillon.



16. L'Ae recommande de mettre en place des mesures fortes de prévention des collisions entre les navires de commerce ou de croisière et les mammifères et tortues dans les zones de protection forte au large.

Le préfet maritime étudiera cette possibilité en pratique pour les sites Natura 2000 au large labellissables en fonction des grandes routes de navigation dans le golfe du Lion et aux abords de la Corse. Cependant, ces sites étant en zone économique exclusive et, pour certains, situés dans des zones également revendiquées par l'Espagne, la capacité juridique du préfet maritime à y interdire la navigation est différente.

Des réflexions ont déjà lieu au cas par cas, notamment sur le site Natura 2000 dit du mont sous-marin de l'Agriate situé dans le Parc naturel marin du Cap corse et de l'Agriate.

Plusieurs dispositifs réglementaires visent déjà à éviter ces collisions (REPCET). Plus largement, des mesures sont en cours de discussion dans le cadre de la zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) instituée en juillet 2023 par l'Organisation maritime internationale en Méditerranée nord-occidentale.

La liberté de navigation reste la liberté fondamentale en mer, a fortiori compte tenu de ses incidences économiques, et doit rester compatible avec la constitution du réseau de zones de protection forte en zone côtière et au large.

17. L'Ae recommande de développer au sein du DSF une stratégie portuaire de façade et son évaluation environnementale.

Depuis 2021, les ports renforcent eux aussi leur exemplarité environnementale, avec comme actions phares le lancement de démarches de planification (ex : schémas directeurs du patrimoine naturel) et de conciliation des enjeux de réindustrialisation verte et de préservation

de l'environnement, l'adoption de plans de sobriété énergétique ainsi que la publication (par la DGITM) d'un guide relatif à l'éco-conception des infrastructures portuaires. Les ports sont à la fois des lieux d'activités économiques, des espaces naturels de grande qualité en zone littorale et des acteurs clefs de leur territoire. Leur action a donc vocation à être exemplaire et cohérente avec les objectifs de la stratégie nationale sur la biodiversité, en matière de préservation et de reconquête, les objectifs de décarbonation de la stratégie nationale bas-carbone ou les objectifs de sobriété énergétique et foncière de la loi Climat et résilience.

La politique portuaire est une politique liée au développement économique durable des territoires. Elle est structurée par la création de valeur ajoutée générée par les activités logistiques, industrielles, énergétiques menées au sein du port et au sein de son arrière-pays. Pour renforcer la connexion entre ces deux entités, un objectif majeur porté nationalement est le développement du fret ferroviaire et le cas échéant fluvial. Ainsi, la politique portuaire induit la mise en œuvre de stratégie d'axe ou de corridors (ex : Seine, Nord, Méditerranée- Rhône-Saône), animée par l'État (cf. délégués aux Axes Seine, Nord, MERS). La politique d'axe poursuit ainsi plusieurs objectifs complémentaires : décarboner la logistique et réindustrialiser l'axe (avec l'implantation de nouvelles industries vertes), digitaliser la logistique et améliorer ainsi la qualité du service et la compétitivité du passage portuaire.

L'absence de stratégie portuaire de façade ne fait pas obstacle, bien au contraire, à la recherche de synergies et de mise en cohérence entre ports de la façade. Au-delà de la logique de concurrence prégnante, y compris entre ports français, les synergies existent et devront être renforcées dans le domaine des énergies renouvelables en mer, en particulier de l'éolien en mer flottant, pour lequel aucun port n'est en mesure de couvrir à lui seul tous les éléments de la chaîne de valeur (construction et stockage de flotteurs, intégration des turbines sur les flotteurs, maintenance).

18. L'Ae recommande de dimensionner le développement de l'aquaculture au regard de ses incidences et de la faisabilité de la séquence ERC.

Cette remarque sera prise en compte dans le cadre des travaux de détermination des critères des zones propices au développement de l'aquaculture (travail en cours avec les services d'administration centrale).

19. L'Ae recommande de construire un volet dédié à la diminution des émissions de gaz à effet de serre des activités de la façade, documenté par l'évaluation quantitative des émissions et des trajectoires ambitieuses.

Le document stratégique de façade intègre progressivement les enjeux liés aux gaz à effet de serre (GES) dans leur élaboration et évaluation.

Les objectifs socio-économiques reflètent l'ambition, à l'échelle des façades maritimes, de réduire les gaz à effet de serre, grâce principalement (1) au développement des énergies marines renouvelables, (2) la décarbonation des ports et des flottes via l'utilisation de carburants alternatifs, l'électrification des quais, l'amélioration de leur efficacité énergétique, le report multimodal, et (3) la recherche et le développement en matière de biotechnologies.

La plupart des objectifs ne disposent pas à ce jour d'indicateurs spécifiques relatifs à l'évolution des gaz à effet de serre, du fait d'un manque de données disponibles dans ce domaine précis. Ce travail pourra être engagé progressivement. En première lecture, cela implique (1)

l'opérationnalisation générale du dispositif de suivi des DSF sur le plan qualitatif et quantitatif, et (2) la mise en place de méthodologie de quantification par secteur d'activité.

En façade Méditerranée, les objectifs stratégiques en lien avec l'atténuation et l'adaptation au changement climatique sont identifiés par un pictogramme représentant la planète Terre. Il n'est pas prévu de cloisonner ce sujet au sein d'un volet dédié.

### III. Prise en compte des contributions et avis recueillis pendant la phase de consultation du public, des instances et des pays voisins

#### 1. Participation du public par voie électronique

La participation du public par voie électronique a fait l'objet d'une synthèse « *des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique* », conformément à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Elle est consultable sur le lien suivant : <https://jeparticipe.expertisesterritoires.fr/processes/PPVESFM2025/f/93/>

#### 2. Consultation des instances

Conformément à l'article R. 219-1-10 du code de l'environnement, les projets de documents stratégiques de façade doivent être transmis pour avis :

- « – au Conseil maritime de façade ;
- au Conseil national de la mer et des littoraux ;
- aux conseils régionaux et aux conseils départementaux littoraux, ainsi qu'à la collectivité de Corse ;
- aux établissements publics de coopération intercommunale ou aux syndicats mixtes chargés de l'élaboration de schémas de cohérence territoriale côtiers ;
- aux conférences régionales pour la mer et le littoral, lorsqu'elles existent ;
- aux comités de bassin ;
- aux comités régionaux de la biodiversité ;
- aux comités régionaux des pêches maritimes ;
- au chef d'état-major de la marine nationale ;
- aux préfets coordonnateurs des façades limitrophes ».

Les avis sont à rendre dans les 3 mois, et à défaut réputés favorables.

En Méditerranée, au vu des nombreuses contributions déjà reçues à l'occasion du débat public « La mer en débat », ces instances et autorités ont été invitées par courrier à transmettre un avis relatif au projet de mise à jour de la stratégie de façade maritime.

**Le Conseil maritime de façade Méditerranée a émis un avis favorable** en date du 20 juin 2025. Cet avis est publié sur le site de la DIRM Méditerranée. Il est notamment demandé « *aux préfets coordonnateurs de façade et aux acteurs publics et privés concernés d'expertiser les recommandations suivantes de l'autorité environnementale d'ici à 2030 :*

1. *Renforcer l'objectif relatif aux risques littoraux et au recul du trait de côte ;*
2. *Renforcer la coopération entre les ports de commerce ;*
3. *Mener une analyse de faisabilité de l'extension en mer du dispositif de « sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation » ;*
4. *Renforcer l'évaluation environnementale stratégique sur la partie « analyse de l'impact des objectifs socio-économiques sur l'environnement ». »*

Le Conseil maritime de façade a constaté « *l'adéquation de cette stratégie de façade maritime mise à jour avec le plan d'action adopté en 2022* » et recommandé « *de mettre en œuvre cette stratégie et le plan d'action en vigueur jusqu'en 2030 et de les réviser conjointement en 2030.* » L'effort de simplification, de lisibilité et le maintien d'un cap ambitieux ont été salués.

**L'Entente du Golfe d'Aigues-Mortes a émis un avis** le 22 juillet 2025. Cet avis précise notamment les enjeux environnementaux, socio-économiques et transversaux présents dans la zone de vocations n°3 (littoral languedocien).

**Le Conseil régional d'Occitanie a émis un avis favorable** en date du 23 juillet 2025.

La mise à jour est perçue comme améliorant la lisibilité (annexe 4) et l'appropriation (annexe 1) du document. Des travaux sont souhaités dans le cadre du groupe de travail « zones de protection forte », notamment pour aborder l'accompagnement et la transformation des activités économiques. Une stratégie en matière de limitation du rythme de l'artificialisation est attendue, en particulier pour clarifier le cas des aménagements portuaires. Un renforcement « des moyens humains nécessaires pour mener à bien l'ambition du DSF » est considéré nécessaire « notamment au sein des services de l'État ».

**Le Conseil national de la mer et des littoraux (CNML) a émis un avis favorable** en date du 25 juillet 2025.

Le CNML relève le bon niveau d'information, de participation et de concertation atteint pour ce cycle, grâce à l'organisation d'un débat public de grande ampleur, à l'échelle de l'Hexagone. Spécifiquement en Méditerranée, le CNML appelle à renforcer la surface de ZPF à l'est de la façade, très exposée à l'artificialisation et à la surfréquentation.

**La collectivité de Corse a émis un avis favorable** en date du 25 juillet 2025.

**Le comité de bassin de Corse a émis un avis favorable** en date du 27 juillet 2025. Le comité apprécie en particulier le travail de synthèse et d'élaboration des représentations cartographiques associées, l'identification des points d'attention, prescriptions et recommandations associées, qui pourront aider notamment à la mise en place de planifications locales à même de mieux organiser les usages maritimes. Il demande la

clarification de la formulation des objectifs environnementaux. Enfin, il s'engage à identifier et à porter les évolutions utiles et nécessaires dans le cadre des travaux d'actualisation du SDAGE, afin que celui-ci contribue à l'atteinte des objectifs environnementaux de la stratégie de façade maritime.

**Le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales a émis un avis favorable** le 30 juillet 2025. Cet avis met en exergue la lisibilité et l'opérationnalisation du document. Il souligne l'importance d'avoir ajouté une zone de vocations relative aux espaces maritimes intérieurs (annexe 6).

**Le Conseil régional de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a émis un avis informel** le 31 juillet 2025 illustrant l'étroite coopération entre les services de la Région et les services de l'État sur le volet maritime et la préservation de l'environnement marin.

**Le syndicat mixte en charge du SCoT Ouest des Alpes-Maritimes a émis un avis favorable** le 1<sup>er</sup> septembre 2025 illustrant la pertinence de l'actualisation de la stratégie, soulignant la pérennisation des activités piscicoles et le renforcement de la protection de la biodiversité.

### 3. Consultations transfrontalières

#### a) Modalités de la consultation des pays voisins

Le cadre de la planification maritime applicable aux documents stratégiques de façade est issu de deux directives européennes : la directive 2014/89/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime ainsi que la directive 2008/56/EC du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin. Ces deux directives prévoient que les États membres doivent coopérer afin de garantir la cohérence de leurs stratégies internes et doivent ainsi mettre en œuvre les mesures nécessaires à cette fin.

Par ailleurs, la convention d'Espoo vise à garantir que ses parties évaluent l'impact sur l'environnement de certaines activités dès le début de la planification, et qu'elles se notifient et se consultent mutuellement au sujet des activités énumérées dans la convention, susceptibles d'avoir un impact transfrontalier préjudiciable important.

Dans ce cadre, la maîtrise d'ouvrage a contacté par mail fin mai 2025 les services homologues des États voisins et points focaux de la convention d'Espoo pour informer du processus de mise à jour des stratégies de façade maritime, partager les documents associés (résumé non technique et décision interministérielle traduits en anglais) et inviter ces États à donner leur avis et/ou le cas échéant procéder à une consultation du public.

Une page dédiée sur la plateforme de participation du public de la PPVE a été créée : <https://jeparticipe.expertises-territoires.fr/processes/PPVESFM2025/f/165/>

Par ailleurs, un webinaire de présentation a été organisé le 18 juin à destination des pays voisins. Il a réuni une trentaine de participants (Royaume-Uni, Irlande, Italie, Espagne, Belgique, Danemark, Suède, Commission Européenne).

## b) Enseignements des consultations

Dix États ont transmis un avis aux autorités françaises (Italie, Belgique, Jersey, Guernesey, Royaume-Uni, Norvège, Pays-Bas, Suède, Danemark et Espagne).

Les retours reçus portaient principalement sur la méthodologie employée dans le cadre de l'évaluation environnementale des zones identifiées pour l'implantation de futurs parcs éoliens offshore. Des précisions ont également été demandées sur l'approche retenue pour la labellisation en zone de protection forte.

Certains retours portaient par ailleurs sur des éléments de politiques sectorielles que le DSF intègre en tant que document de planification maritime transversal. Étant donné que le DSF ne crée pas de nouvelles obligations pour ces politiques publiques, les retours faits sur ces sujets n'ont pas été traités dans le cadre de la révision des stratégies de façade maritime.

L'analyse des contributions conclut :

- qu'il n'y a pas lieu d'apporter de modification substantielle aux stratégies de façade maritime compte tenu des remarques formulées ;
- que certaines contributions ne concernent pas directement le contenu des stratégies de façade maritime en elles-mêmes, tout en appelant à une prise en considération par les services de l'État français dans le cadre du pilotage global des différentes politiques publiques maritimes ;
- que certaines remarques induisant des ajustements à la marge peuvent être prises en compte ;
- qu'il convient d'apporter des éclaircissements sur les modalités d'élaboration des stratégies de façade maritime révisées.

Les deux derniers points sont traités dans les paragraphes qui suivent.

- **Sur l'état des lieux de l'environnement marin intégré aux stratégies de façade maritime**

### Précisions relatives aux accords internationaux applicables en Méditerranée

Les autorités italiennes ont souligné la nécessité de faire référence à des cadres conventionnels liant l'Italie et la France relatifs à la protection du milieu marin en Méditerranée.

Pour prendre en compte les recommandations formulées, une mention aux protocoles de la Convention de Barcelone a été ajoutée dans le document principal synthétique de la stratégie de façade maritime.

Concernant l'accord relatif au Sanctuaire Pelagos, une référence a été ajoutée dans la partie relative à la vision de la façade en 2050 (au sein du document principal synthétique). L'aire spécialement protégée d'importance méditerranéenne est par ailleurs bien mentionnée dans l'annexe relative aux zones de vocations concernant chacune des zones de vocations intégrant une partie du périmètre de cette aire protégée. S'agissant des actions définies dans le cadre de cet accord, leur articulation avec le document stratégique de façade est prévue par le volet opérationnel de celui-ci, intégrant un plan d'action. Ainsi, le plan d'action adopté en 2022 intègre bien le portage du projet de zone maritime particulièrement vulnérable auprès de l'Organisation maritime internationale.

Par ailleurs, il convient de souligner que les différents cadres nationaux et européens relatifs ou applicables au milieu marin sont intégrés aux stratégies nationales (stratégie nationale pour la mer et le littoral, stratégie nationale biodiversité).

**• Sur la méthodologie d'évaluation environnementale pour les sites propices au développement de l'éolien en mer**

L'évaluation environnementale stratégique évalue les incidences de la planification de l'éolien en mer. L'EES se fonde notamment sur des cartes de sensibilité pour les compartiments sur lesquels suffisamment de données sont disponibles. Ces cartes prennent notamment en compte la sensibilité des mammifères marins et des poissons au dérangement causé par le bruit sous-marin en phase de construction, ainsi que la sensibilité de certains poissons et éla-smobran-ches aux champs électro-magnétiques.

L'EES présente également les effets connus de l'éolien en mer sur le milieu marin, notamment la faune volante et le milieu physico-chimique, sur la base de la bibliographie existante.

Il convient de rappeler que chaque projet fera l'objet d'une étude d'impact détaillée, basée sur des mesures in situ menées sur chaque zone de projet, et tenant compte des caractéristiques précises de chaque parc.

Au stade actuel de la planification, une attention particulière a été portée à l'analyse et à la prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux, notamment en considérant les zones Natura 2000 existantes, les espèces concernées par ces zones et leur sensibilité spécifique à l'éolien en mer. Des analyses spatiales détaillées des enjeux liés aux espèces vis-à-vis de l'éolien en mer ont été produites et sont développées dans l'évaluation environnementale stratégique. Les zones prioritaires identifiées ont bien pris en compte les enjeux liés à l'avifaune et la France a par ailleurs lancé deux études à grande échelle pour l'amélioration de la connaissance sur les migrateurs terrestres.

Dans les phases ultérieures, des campagnes d'études en mer seront réalisées pour analyser précisément les différents compartiments de biodiversité concernés. Sur la base de ces données enrichies, les porteurs de projets sélectionnés lors des futurs appels d'offres élaboreront des études d'impact approfondies permettant d'évaluer les impacts potentiels et de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation appropriées. Des consultations complémentaires des États potentiellement concernés par le développement de ces projets seront par ailleurs conduites durant la phase d'instruction administrative, sur la base de la documentation nouvellement produite. De plus, avant d'être confirmées pour de futurs appels d'offres, les zones prioritaires à horizon 2050 feront l'objet de plusieurs autres étapes de concertation et d'études. Les États potentiellement concernés par le développement de ces zones seront donc consultés à nouveau.

D'autre part, les enjeux de cohabitation entre les activités de pêche et les projets éoliens en mer sont bien pris en compte. La France partage pleinement l'objectif de préservation des activités halieutiques, une priorité constante de notre politique maritime.

Concernant les parcs éoliens posés actuellement en développement en France, notre approche vise systématiquement à permettre le maintien des activités de pêche, dans le respect des impératifs de sécurité et des contraintes techniques, sous la responsabilité des

préfets maritimes. Cette orientation s'inscrit dans notre volonté de concilier la transition énergétique avec la préservation des activités maritimes préexistantes.

S'agissant de l'éolien flottant, technologie émergente, les modalités précises de cohabitation restent à définir en concertation avec l'ensemble des parties prenantes. Néanmoins, l'objectif demeure inchangé : rechercher les conditions d'une cohabitation la plus sereine possible entre ces différents usages de l'espace maritime.

La France défend une approche collaborative et transparente auprès de ses homologues frontaliers. Dans cette optique, l'ensemble des études environnementales et techniques relatives à l'éolien en mer menées par l'État français sont d'ores et déjà rendues publiques et accessibles sur le site dédié [eoliennesenmer.fr](http://eoliennesenmer.fr). Cette démarche de transparence vise à faciliter le partage de connaissances et l'enrichissement mutuel de nos approches.

- **Sur la définition des zones de protection forte et les critères de labellisation**

Plusieurs États (Jersey, Italie, Espagne) ont formulé des demandes de précisions sur les critères de définition et de désignation des zones de protection forte ainsi que sur les modalités d'association des pays voisins. Les remarques formulées n'impliquent pas de modification des stratégies de façade maritime mais appellent les précisions suivantes.

#### Définition

La protection forte est définie par le décret n° 2022-527 du 12 avril 2022. Elle relève non pas d'un statut juridique nouveau mais d'une logique de « labellisation » destinée à marquer l'exemplarité de la gestion d'une zone au sein d'une aire marine protégée pour protéger des enjeux écologiques d'importance, en recherchant la suppression ou a minima la forte réduction des pressions générées par les activités humaines. Cette reconnaissance ne s'appuie donc pas sur l'exclusion a priori de certaines activités humaines mais relève d'une démarche au cas par cas, en analysant précisément les pressions et leurs impacts sur les enjeux écologiques effectivement présents dans la zone considérée.

Les zones de protection forte doivent couvrir des enjeux écologiques d'importance, prioritairement au sein des aires marines protégées existantes. La localisation de ces enjeux s'appuie sur les meilleures connaissances scientifiques disponibles. Les enjeux d'importance peuvent renvoyer à tout habitat ou espèce marin(e) dont le bon état est considéré comme prioritaire localement, nationalement ou internationalement, du fait par exemple de leur sensibilité, de leur caractère rare ou encore de leur dégradation. La cohérence écologique du réseau des zones de protection forte est aussi prise en compte. Les secteurs à privilégier pour le développement de la protection forte sont donc définis localement compte tenu des enjeux propres à chaque façade.

La procédure de reconnaissance des zones de protection forte s'insère dans un processus de décision piloté par la préfecture maritime et associant tous les acteurs de la façade dans le cadre d'instances de concertation.

Enfin, il convient de mentionner la récente publication de l'instruction technique du 8 septembre 2025 relative à la reconnaissance des zones de protection forte des espaces maritimes qui précise les dispositions du décret n° 2022-527 du 12 avril 2022 définissant la notion de protection forte et les modalités de sa mise en œuvre.

Elle est consultable sur le lien suivant : [https://www.bulletin-officiel.developpementdurable.gouv.fr/documents/Bulletinofficiel-0034189/TECL2525202\].pdf](https://www.bulletin-officiel.developpementdurable.gouv.fr/documents/Bulletinofficiel-0034189/TECL2525202].pdf)

### Objectifs de développement de la protection forte et intégration d'une trajectoire dans les stratégies de façade maritime

La stratégie nationale pour la mer et le littoral, dont les documents stratégiques de façade assurent la déclinaison à l'échelle locale, prévoit des cibles de couverture surfacique en protection forte à atteindre pour chacune des 4 façades maritimes (1% en Manche Est-mer du Nord, 3% en Nord Atlantique-Manche Ouest, 3% en Sud Atlantique et 5% en Méditerranée) à horizon 2027 et à l'échelle des eaux métropolitaines (5%) à horizon 2030. Elles traduisent la volonté de répartir les contributions des territoires en tenant compte de la spécificité de leur biodiversité comme du niveau d'activités humaines qu'ils abritent. C'est la raison pour laquelle, notamment, la cible de 1% a été fixée pour la façade Manche Est-mer du Nord, compte tenu du fort niveau d'anthropisation de la façade.

Ainsi, afin d'atteindre les cibles mentionnées ci-dessus, des zones d'études pour le développement de la protection forte ont été soumises au débat public dans le cadre de la mise à jour des stratégies de façade maritime, qui s'est tenu de novembre 2023 à avril 2024. La décision interministérielle du 17 octobre 2024, qui tire les enseignements du débat public, comprend des cartes identifiant des zones prioritaires pour le développement de la protection forte, sur la base desquelles il conviendra de poursuivre les concertations en vue de définir les périmètres à proposer à la labellisation en protection forte et, le cas échéant, la réglementation à mettre en place à cette fin.

Il convient également de préciser qu'à l'occasion de la troisième Conférence des Nations unies sur l'Océan qui s'est tenue en juin 2025, le président de la République et le gouvernement ont annoncé le lancement d'une stratégie dédiée à la protection des fonds marins en France hexagonale. Cette stratégie comprend une accélération du développement de la protection forte, notamment sur les zones de canyons et coraux profonds, en Méditerranée et en Atlantique. Des zones ont été identifiées en vue d'une labellisation à horizon 2026. Ces zones s'inscrivent en complément des travaux engagés à l'échelle de chacune des façades pour la construction des trajectoires de développement de la protection forte, dans le cadre des documents stratégiques de façade. Un addendum a été versé sur la plateforme de participation du public afin de préciser ces annonces. Pour en savoir plus : [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/250608\\_unoc-biodiversite\\_web\\_DP\\_AMP.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/250608_unoc-biodiversite_web_DP_AMP.pdf)

Ainsi, les stratégies de façade maritime comprennent désormais une trajectoire de développement de la protection forte sur la façade en vue d'atteindre les cibles fixées par les stratégies nationales. Ces stratégies de façade maritime ont fait l'objet de consultations dites « aval », sur la base de leur version consolidée. C'est dans ce cadre que les pays voisins ont été

consultés, en vue de porter à leur connaissance ces stratégies et leur permettre de s'exprimer sur les enjeux transfrontaliers qu'ils identifieraient.

#### Modalités de reconnaissance et de gestion des zones de protection forte (et plus généralement des aires marines protégées), et association des pays voisins

Les zones de protection forte ont vocation à être désignées prioritairement au sein des aires marines protégées. La procédure de reconnaissance en protection forte mobilise ainsi les gestionnaires d'aires marines protégées (l'Office français de la biodiversité, un établissement public, une collectivité locale, une association, etc.) qui proposent des zones à reconnaître à la labellisation et ont ainsi vocation à en être les gestionnaires. Les modalités de gestion sont rassemblées dans un document de gestion et sont discutées dans le cadre d'instances dédiées. Celles-ci peuvent associer, en fonction de la localisation de la zone, des représentants des institutions ou acteurs des États voisins.

En guise d'exemple, pour répondre à une contribution de l'Espagne, les États voisins sont associés aux réflexions menées au sein des aires marines protégées françaises. Autre exemple : au sein du Parc naturel marin du golfe du Lion (PNMGL), dix-huit ateliers ont été organisés de 2020 à 2022 avec les experts scientifiques espagnols dans le cadre du projet MSPMED. De l'autre côté de la façade Méditerranée, l'aire marine protégée du Cap Martin s'est associée à l'aire marine protégée italienne Capo Mortola dans le cadre du projet Interreg Marittimo (à partir de 2024). Le sanctuaire Pelagos, aire marine protégée commune à la France, l'Italie et Monaco, est également un exemple en matière de coopération transfrontière dans le domaine de la protection de la biodiversité marine.

## IV. Motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées

Le rapport environnemental établi dans le cadre de l'évaluation environnementale fait état, conformément à l'article R. 122-20 du code de l'environnement :

- des solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification : cette partie présente les alternatives qui consistent 1) à ne pas mettre à jour les SFM, 2) à ne pas articuler la planification maritime avec la planification de l'éolien en mer, 3) à ne pas renforcer l'articulation des SFM avec le développement de la protection forte. Elle présente également les scénarios alternatifs au développement de l'éolien en mer.
- de l'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu : cette partie explicite les critères ayant présidé aux modifications réalisées lors de la mise à jour des SFM s'agissant de sa structure, de la vision, des objectifs stratégiques, de la carte des vocations, de la planification des zones de protection forte et de la planification de l'éolien en mer.

Ce rapport est accessible à l'adresse suivante :

<https://www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr/donnez-votre-avis-sur-lastrategie-de-facade-a3226.html>

En plus des modifications effectuées suite à l'avis de l'Autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Ae de l'IGEDD), pour tenir compte des consultations du public par voie électronique, des États voisins et des instances, il a été choisi :

- de réajuster certaines parties pour en préciser le contenu (ex : document principal synthétique pour mentionner certains accords internationaux ; annexe 3 relative à la situation de l'existant en matière socio-économique ; annexe 6 au sujet de la planification thématique « zones de protection forte ») ;
- de modifier certains objectifs, indicateurs et cibles listés à l'annexe 4 (ex : ajout d'un objectif général lié à l'acquisition de connaissances).

Certaines contributions concernaient des politiques publiques non portées par le DSF et n'ont donc pas été intégrées.

Enfin, d'autres contributions ne peuvent être prises en considération à court terme dans le cadre de la mise à jour des SFM mais alimenteront les travaux pour les prochaines mises à jour.

## V. Mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan ou du document

Le rapport environnemental établi dans le cadre de l'évaluation environnementale fait état, conformément à l'article R. 122-20 du code de l'environnement, des modalités prévues pour suivre les incidences du plan/programme sur l'environnement. S'agissant des SFM, il précise la méthodologie retenue pour les travaux de mise à jour des objectifs environnementaux et socio-économiques, le but prioritaire étant d'en assurer le suivi pour rendre compte des évolutions de l'état du milieu.

Comme le rappelle ce rapport, le document stratégique de façade comprend une partie dédiée spécifiquement aux modalités d'évaluation de sa mise en œuvre. Cette partie, nommée « dispositif de suivi », est intégrée au volet dit « opérationnel » du document stratégique de façade, adopté postérieurement à la stratégie de façade maritime. Ce dispositif de suivi permet de préciser les dispositifs de surveillance et de suivi mis en place pour suivre l'évolution de l'état du milieu marin au titre de l'évaluation du bon état écologique, ainsi que pour suivre et évaluer l'atteinte des objectifs socio-économiques et environnementaux, et ainsi préciser les incidences du plan/programme sur l'environnement. Par ailleurs, le volet opérationnel du DSF comprend un plan d'action rassemblant des mesures concrètes pour répondre aux ambitions du DSF traduites dans les objectifs stratégiques, et notamment l'atteinte du bon état écologique du milieu marin. La mise en œuvre de ces actions, associées à un suivi rigoureux, doit permettre la réduction des incidences sur l'environnement du plan/programme, voire de les réajuster si nécessaire.

Le rapport environnemental fait un focus sur les incidences de la planification de l'éolien en mer en mobilisant des cartes de sensibilité, des analyses sur les incidences paysagères, en présentant également les effets connus de l'éolien en mer sur l'environnement, en mettant en

œuvre les premières méthodes d'évaluation des effets cumulés développées par le GT ECUME, et en s'intéressant aux incidences potentielles sur les sites Natura 2000. Diverses mesures permettant de limiter et suivre les incidences sont présentées dans le rapport : prescriptions des cahiers des charges des appels d'offres éoliens en mer, programmes d'acquisition de connaissances de l'Observatoire national de l'éolien en mer, ou mesures pouvant être mises en œuvre à l'échelle de chaque projet.