

Détail des contributions reçues au sujet de la mise à jour de la stratégie de façade Méditerranée dans le cadre de la procédure de participation du public par voie électronique du 5 mai au 5 août 2025

Avis anonyme

L'objectif L3 et plus précisément son indicateur L3-1 entre en contradiction avec l'objectif R et avec la prise en compte des demandes du public en méditerranée. Ainsi qu'avec la vision à 2050 (dans le document principal).

On ne peut pas viser une tendance à la hausse des bateaux de croisière dans le port de Marseille (L3-1) et dire que ""En 2050, l'offre touristique en Méditerranée a opéré sa transition écologique. Il s'agit non pas d'attirer un nombre croissant de touristes chaque été, mais de proposer une expérience touristique de qualité, accessible à tous et respectueuse de l'environnement." (vision)

Sur le reste OK.

Avis d'EDF

EDF a construit des liens historiques avec le monde de la mer notamment par ses ouvrages de production d'énergie nucléaire et thermique installés depuis des décennies sur les côtes de la Mer du Nord, de la Manche, de l'océan Atlantique et de la Méditerranée. La construction des parcs éoliens en mer et la décarbonation du secteur maritime. Depuis 2023, EDF soutient l'institut MEET2050 dédié à la Transition Énergétique et Environnementale du Maritime et se positionne comme un partenaire stratégique pour impulser des projets et accompagner la filière maritime dans sa décarbonation.

A ce titre, EDF se réjouit de voir apparaître dans la stratégie des différentes façades des objectifs socio-économiques permettant de concrétiser l'ambition de décarbonation des ports et du transport maritime.

Cet avis porte uniquement sur les sujets touchant à la décarbonation des activités maritimes et portuaires. Il a pour objet d'attirer l'attention sur des sous-jacents de cette décarbonation, intégrés de manière inégale par les documents stratégiques des différentes façades.

EDF, premier producteur mondial d'électricité bas carbone, s'appuie sur son mix énergétique composé de 94% de sources de production bas carbone (nucléaire, hydraulique, solaire, éolien et autres énergies renouvelables), avec une intensité carbone parmi les plus faibles au monde (30 g CO₂/kWh en 2024).

Le Groupe a ainsi un rôle clé à jouer dans l'accompagnement de la transformation du secteur maritime et le développement de l'économie bleue en proposant des solutions innovantes et adaptées au service de la transition énergétique, en :

- Contribuant à accélérer la décarbonation du secteur maritime
- Produisant davantage d'électricité bas carbone, et ce notamment dans les zones littorales, et en développant des énergies marines renouvelables.

Ainsi, le groupe EDF s'appuie sur une forte implantation en zones littorales, estuariennes et maritimes, avec 25 GW de capacités installées en France, dont près de 90 % sont bas carbone :

- Plus de 21 GW issus de centrales nucléaires situées en bord de mer ou d'estuaire
- Près de 3 GW de centrales thermiques en métropole et dans les territoires ultra-marins

- Environ 1 GW d'éolien en mer exploité par EDF Power Solutions, et 2,6 GW en développement ou construction

Cette dynamique s'inscrit dans la stratégie d'EDF visant à augmenter la production d'électricité bas carbone, notamment à travers le lancement d'un programme industriel de trois paires de réacteurs EPR2 en France, dont deux pourraient être implantées en bord de mer à Penly et Gravelines, ainsi que par le développement des énergies marines renouvelables.

Le groupe EDF veille à concilier le développement de ces activités avec :

- La préservation de la biodiversité marine,
- L'adaptation au changement climatique,
- Et l'ancrage dans les territoires littoraux et l'économie bleue

Cet avis porte uniquement sur les sujets touchant à la décarbonation des activités maritimes et portuaires.

EDF a construit des liens historiques avec le monde de la mer notamment par ses ouvrages de production d'énergie nucléaire et thermique installés depuis des décennies sur les côtes de la Mer du Nord, de la Manche, de l'océan Atlantique et de la Méditerranée. La construction des parcs éoliens en mer et la décarbonation du secteur maritime. Depuis 2023, EDF soutient l'institut MEET2050 dédié à la Transition Énergétique et Environnementale du Maritime et se positionne comme un partenaire stratégique pour impulser des projets et accompagner la filière maritime dans sa décarbonation.

A ce titre, EDF se réjouit de voir apparaître dans la stratégie des différentes façades des objectifs socio-économiques permettant de concrétiser l'ambition de décarbonation des ports et du transport maritime.

Cet avis a pour objet d'attirer l'attention sur des sous-jacents de cette décarbonation, intégrés de manière inégale par les documents stratégiques des différentes façades.

Éléments généraux communs à l'ensemble des façades

Décarbonation du transport maritime

Pour décarboner le transport maritime, le choix de la brique technologique se fera en fonction de la taille de chaque embarcation mais aussi de son usage. L'électrification, l'hybridation électrique et l'hydrogène seront des solutions optimales pour les petites embarcations alors que les e-carburants permettront de décarboner la mobilité maritime lourde.

Les objectifs des différents documents stratégiques touchant à la décarbonation de la propulsion doivent ainsi pouvoir intégrer l'ensemble des technologies possibles sans oublier l'électrification directe qui peut être une solution pour certains types de bateaux.

Report modal

Plusieurs documents stratégiques intègrent naturellement des objectifs de report modal, vers du fret ferroviaire ou fluvial, en accompagnement de la massification du transport de marchandise dans les ports français. Ce report modal ne sera néanmoins vertueux en matière de transition écologique que s'il est décarboné. Un report modal vertueux vers le fleuve nécessite que la propulsion des barges fluviales puisse également être décarbonée. Pour cela, la prise en compte du besoin d'électrification le long des grands fleuves permettant de desservir l'hinterland des ports industriels et des ports de

commerce est donc nécessaire. Cette incitation pourrait passer par des objectifs d'équipement des berges par des prises de recharge électriques.

Transition écologique des ports de plaisance

Actuellement, les normes internationales touchant à la décarbonation de la propulsion maritime se limitent aux bateaux de plus gros tonnage. Pour autant, le nombre de ports de plaisance sur les côtes françaises invite, s'agissant de la transition écologique, à s'intéresser également à la propulsion des navires de plaisance et de pêche qui, s'ils sont moins émetteurs, sont aussi beaucoup plus nombreux.

Les solutions de décarbonation de ces petites unités passant principalement par l'électrification, l'équipement des ports de plaisance en solutions de recharge électrique pour les bateaux ne doit pas être oublié à l'heure où la norme ISO18725 utilisée pour le label Port Propre, cité dans de nombreux documents stratégiques, se limite encore à la gestion des effluents des solutions de distribution de carburant.

Gouvernance

Les documents prévoient la mise en place d'un Conseil Maritime propre à chaque façade. Parmi les membres sont prévus notamment un représentant de France Renouvelables et un représentant de RTE. Néanmoins, l'électrification progressive des ports, qu'il s'agisse du raccordement à quai des navires, des prises de recharge électrique pour les flottes concernées ou des bornes de recharge pour les entrepôts logistiques installés sur les ports vont profondément impacter le réseau et les besoins de puissance électrique.

La présence d'un représentant d'EDF ou de l'UFE dans ces Conseils Maritimes serait utile pour intégrer ces enjeux de besoin électrique.

Éléments spécifiques pour la façade Manche Est Mer du Nord

Vision à 2050

Le texte précise « les ports sont également au cœur des stratégies de décarbonation de l'économie en améliorant les flux et le report modal, en accompagnant le développement des carburants alternatifs à destination des navires, ainsi que le déploiement des EMR ».

Les carburants alternatifs étant utiles essentiellement pour les grands navires, les autres solutions doivent pouvoir apparaître. Le texte pourrait ainsi être modifié comme suit « les ports sont également au cœur des stratégies de décarbonation de l'économie en améliorant les flux et le report modal, en accompagnant le développement des carburants alternatifs à destination des navires, l'électrification des quais, ainsi que le déploiement des EMR ».

Objectifs socio-économiques

- 7C – Développer le transport fluvial et ferroviaire dans une logique de report modal et de massification pré et post acheminement tout en évitant les perturbations du milieu

Dans une logique de report modal vertueux, il conviendrait ici d'ajouter un indicateur 2 du type « nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène) le long des fleuves »

- 8B – Encourager un nautisme durable et accessible à tous

Pour un nautisme décarboné, il serait utile d'intégrer un indicateur 3 du type « Nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène), dans les ports de plaisance »

Éléments spécifiques pour la façade Nord Atlantique Manche Ouest

Pas de remarques

Éléments spécifiques pour la façade Sud Atlantique

Objectifs socio-économiques

- 3.1.3 Contribuer à l'amélioration des dessertes, des solutions logistiques et des services de transport. Favoriser le report modal ferroviaire, fluvial et le cabotage

Dans une logique de report modal vertueux, il conviendrait ici d'ajouter un indicateur du type « nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène) le long du fleuve

- 4.1.3 Encourager l'intégration des enjeux de la transition écologique dès la phase de conception des navires

Le développement de navires disposant de modes de propulsion alternatifs doit s'accompagner des dispositifs de ravitaillement adapté. Il conviendrait ainsi, au §04 (navires) ou au §03 (ports) d'intégrer un indicateur du type « Nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène), dans les ports »

- 7.4.1 Encourager la décarbonation à terre et à flot des flottes et infrastructures portuaires (y compris immobilières)

Comme précédemment, le développement d'une flotte de plaisance décarbonée passera par l'équipement des quais en solutions de recharge. Il conviendrait ainsi d'intégrer un indicateur du type « Nombre de points de recharge dans les ports de plaisance ».

Éléments spécifiques pour la façade Méditerranée

Vision à 2050

Le texte de prospective mentionne « la façade est approvisionnée en hydrogène dit vert ». Un point important est de sortir des énergies fossiles, et donc de l'hydrogène fossile. La France défend d'ailleurs au niveau européen la neutralité technologique permettant de valoriser l'énergie nucléaire comme une énergie bas carbone avec environ 4g CO₂ / kWh.

Cette phrase mériterait d'être modifiée comme suit : « la façade est approvisionnée en hydrogène décarboné ou bas carbone »

Objectifs socio-économiques

- L1-4 : Part du massifié dans les trafics susceptibles de pré/post acheminement du Grand Port Maritime de Marseille-Fos

Dans une logique de report modal vertueux, il conviendrait ici d'ajouter un objectif du type « nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène) le long du Rhône

- L2-3 : Nombre de postes de raccordement électrique installés à quai dans le Grand Port Maritime Marseille-Fos

Au-delà du GPM, cette problématique de raccordement des bateaux à quai se retrouve également sur les autres ports de la façade, notamment sur les ports accueillant des navires de croisière

- M2-1 : Nombre de navires ayant bénéficié de mesures permettant une réduction de la consommation de carburants fossiles ou convertis à des carburants durables.

Il conviendrait de modifier comme suit : « ... convertis à des carburants durables ou à l'électricité »

- Q3 : Valoriser les ports de plaisance comme outils stratégiques de développement durable du territoire.

Les objectifs Q3-1 et Q3-2 n'intégrant pas les sujets de décarbonation de la propulsion, il conviendrait d'intégrer un objectif du type « Q3-3 : Nombre de points de recharge et de ravitaillement (électrique, hydrogène), dans les ports de pêche et de plaisance »

Avis de la LPO France

Dans le cadre de la participation du public par voie électronique sur la mise à jour du volet stratégique du document stratégique de façade (« DSF ») Méditerranée, vous trouverez ci-après l'avis de la LPO France.

1. Remarques générales

La LPO regrette le calendrier imposé, qui ne permet pas de tenir compte des enseignements du cycle précédent et complexifie inutilement la procédure de mise à jour des DSF. La LPO souhaite que les deux volets du DSF (stratégique et opérationnel) soient révisés selon un calendrier conjoint dès 2030.

La LPO souhaite que les zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer et les zones de protection forte soient réévaluées lorsque les programmes de recherche MIGRATLANE pour l'arc Atlantique Nord-Est et MIGRALION pour le golfe du Lion auront rendu disponibles leurs résultats finaux. La loi APER (2023) a entériné la nécessité de privilégier l'implantation des projets d'énergies marines renouvelables (EMR) en zone économique exclusive (ZEE), rompant ainsi avec les choix faits pour les appels d'offres antérieurs. Pourtant, des projets d'éolien en mer sont encore autorisés en 2025 dans des zones qui ne pourraient plus être considérées comme propices aujourd'hui. De plus, la publication de la cartographie en octobre 2024 montre que la planification se fait à marche forcée alors que les connaissances scientifiques sur le milieu marin (GT ECUME, EScO...) et la migration des oiseaux et des chiroptères, encore lacunaires, sont en cours d'acquisition ou d'amélioration.

La LPO réaffirme l'importance d'aligner la protection forte sur la protection stricte de l'Union Européenne, telle que définie dans la Stratégie Biodiversité 2030 de l'UE. La reconnaissance des statuts de ZPF doit être associée à une réglementation stricte : les activités incompatibles avec la protection forte ne doivent pas relever du cas par cas, et une liste des activités humaines incompatibles dans ces zones doit être publiée. Les enjeux propres à chaque ZPF doivent cependant faire l'objet d'un document de gestion propre définissant des objectifs de protection et un système d'évaluation efficace du dispositif et des moyens humains et financiers dédiés.

2. Sur l'évaluation environnementale stratégique (« EES »)

La LPO considère que l'EES sur la stratégie de façade maritime méditerranéenne est incomplète car elle ne propose pas d'évaluation des effets cumulés à l'échelle de la façade. Celle-ci se contente uniquement de croiser les pressions et les enjeux dans une matrice, pour chaque zone de vocation et non pas à l'échelle de toute la Méditerranée. Le rapport d'EES indique d'ailleurs que « la problématique des impacts cumulés dans le cadre du développement de l'éolien en mer revient au planificateur et donc à l'Etat. Les impacts cumulés non pris en compte dans l'application de la séquence ERC à l'échelle de la SFM sont susceptibles de contrevenir au projet de développement ultérieur des capacités de production d'énergies marines renouvelables (Broadbent et Nixon, 2019) ».

Au-delà des seuls effets cumulés de l'éolien en mer sur la façade, il aurait été nécessaire de rendre disponible une analyse des effets cumulés de toutes les activités anthropiques existantes à l'échelle de l'ensemble de la façade, et non seulement par zones de vocation (au nombre de 27). Le cadrage préalable réalisé par l'Ae sur l'EES avait pourtant soulevé ces questions : « Où en sera-t-on si l'ensemble des zones de vocation sont exploitées à leur maximum ? Le cumul des impacts doit être analysé. À quoi ressembleront les fonds marins sous l'effet des activités d'extraction, de chalutage, d'implantation de socles d'éoliennes, de pose de câbles sous-marins ? », restées sans réponse à l'échelle de la façade.

3. Sur les objectifs environnementaux

La LPO déplore le manque d'opérationnalité de ces objectifs puisque sur les 53 objectifs environnementaux de l'actuel DSF, seuls 20 ont pu être évalués dont seuls 5 ont été atteints. Ce manque d'opérationnalité est un véritable frein à l'atteinte du BEE, qui est pourtant le principal objectif des DSF.

De manière non exhaustive, nous proposons les modifications suivantes :

- Objectif général A' : Développer les zones de protection forte

Pour le moment, un seul objectif est prévu : « développer les zones de protection forte » avec un seul indicateur « proportion de surface des eaux marines couvertes par des zones de protection forte », associé à une cible : 5% en 2027.

La LPO souhaite que la protection forte soit étendue à 10 % de l'espace de chaque façade maritime hexagonale dans le DSF, afin de ne pas concentrer les objectifs de surface sur les zones éloignées des côtes, telles que les canyons sous-marins, et de garantir une répartition plus équilibrée incluant également les zones côtières dans lesquelles les pressions sur la biodiversité marine et littorale sont nombreuses et diversifiées. Il est crucial d'intégrer plus de surface de zones littorales et lagunaires dans ces futures ZPF : les pressions et conflits d'usages y sont nombreux et pèsent lourdement sur la biodiversité.

À ce titre, la LPO insiste sur la nécessité de développer des ZPF au sein des zones Natura 2000 qui constituent un réseau bien établi d'aires protégées reconnues pour leur importance. Enfin, conformément à ce que recommande l'Ae, la LPO souhaite que plus de ZPF soient prévues dans les Alpes-Maritimes.

Le lien pourrait davantage être fait entre cet objectif général A' et l'objectif général A, en particulier avec l'indicateur D01-HB-OE09-ind5 "Proportion de surface d'herbiers de posidonie située dans des ZPF" et sa cible "100% des herbiers impactés par les activités humaines".

Par ailleurs, cette cible devrait être modifiée pour inclure la totalité des herbiers de posidonie, et pas seulement ceux identifiés comme étant impactés par les activités humaines.

- Objectif général C : Préserver la ressource halieutique du plateau du Golfe du Lion et des zones côtières

o D01-PC-OE03 : Adapter les prélèvements en aval de la limite de salure des eaux (LSE) d'espèces amphihalines de manière à atteindre ou à maintenir le bon état du stock et réduire les captures accidentelles des espèces amphihalines dont la capacité de renouvellement est compromise, en particulier dans les zones de grands rassemblements, les estuaires et les panaches estuariens identifiés par les PLAGEPOMI

Cet objectif prévoit le respect des dispositions des règlements européens et du plan de gestion national de l'Anguille (PGA). Cependant, le rapportage 2024 de ce plan de gestion fait le constat que les objectifs de réduction des mortalités par pêche de 60% pour l'Anguille européenne ne peuvent pas être évalués à l'échelle nationale par manque de données sur la période de référence (2004-2008) . De plus, l'évaluation du Descripteur 3 ""Espèces commerciales en France métropolitaine"" de la DCSMM conclu que l'évaluation du bon état écologique de l'Anguille européenne est impossible par rapport à un point de référence . Donc, en reprenant la cible du PGA, la stratégie de façade maritime propose une cible qu'il n'est pas possible d'évaluer.

Ainsi, en l'absence de ces données, en considérant le statut « en danger critique d'extinction » de l'espèce et afin de répondre pleinement à l'objectif fixé dans le DSF d'atteindre le bon état du stock, il est nécessaire d'aller au-delà de ce que prévoit la réglementation, et de suivre les recommandations du CIEM depuis 2022 d'interdire la pêche à tous les stades. Cette interdiction devrait intervenir en complément des mesures pour réduire au maximum toutes les pressions d'origine anthropique considérées par ailleurs dans les PLAGEPOMI, notamment la mise aux normes des obstacles à la migration ciblé par le PGA.

- Objectif général E : Garantir les potentialités d'accueil du milieu marin pour les oiseaux : alimentation, repos, reproduction, déplacement

- o D01-OM-OE02 : Prévention des collisions avec les infrastructures en mer, notamment les parcs éoliens (application de la séquence éviter, réduire, compenser)

La LPO considère que l'indicateur associé à l'objectif « D01-OM-OE02-ind1 : Part des autorisations mettant en place des mesures de suivi des effets de la collision sur les populations d'oiseaux fréquentant le parc éolien et des mesures permettant de réduire cet effet » n'est pas suffisamment précis et ambitieux.

Nous rappelons que les mesures qui existent actuellement pour réduire les mortalités de la faune volante face aux parcs éoliens en mer sont limitées : c'est donc en amont, au stade de planification, qu'il faut agir afin de respecter la séquence ERC, l'emplacement des projets étant la clé pour éviter la mortalité.

D'autres mesures de réduction sont à proscrire en l'état actuel des connaissances scientifiques, comme l'effarouchement sonore qui augmente le dérangement et peut augmenter les risques de collisions selon les experts scientifiques de France Energies Marines (COME3T-bulletin-12-oiseaux-FR-BD.pdf, p. 13).

A ce jour, le bridage est l'une des seules mesures à préconiser car efficace pour limiter les impacts de la collision, en particulier pendant les pics migratoires comme l'a démontré une étude mise en avant par le CNPN dans son avis du 19 mars 2025 : des radars placés sur une éolienne offshore au large de la Belgique ont indiqué des pics de migration intense de plus de 500 oiseaux par heure et par km, pendant 14h lors de l'automne 2019. Si les éoliennes avaient été arrêtées pendant 14h de migration intense, un nombre estimé de plus de 700 collisions d'oiseaux auraient pu être évitées.

La LPO propose de remplacer cet indicateur par un autre : « Taux de projets autorisés mettant en place des dispositifs de bridage lors des pics migratoires sur la base des meilleures données environnementales disponibles » associé d'une nouvelle cible : « 100% des projets autorisés mettent en place une stratégie de bridage adaptée au contexte écologique du projet ».

- o D01-OM-OE05 Maintenir ou restaurer les habitats fonctionnels des oiseaux marins dans les zones humides littorales

Les deux indicateurs liés à cet objectif sont exprimés en « tendance à la hausse » du nombre et de la surface de sites fonctionnels restaurés sur la façade et en « maintien » de la surface d'habitat fonctionnel des oiseaux marins dans les zones humides des communes littorales. La LPO souhaite que la cible soit chiffrée précisément ou a minima par rapport à une valeur de référence. Par exemple : doublement de la surface de sites restaurés par rapport à une année de référence ou cible exprimée en nombre d'hectares.

Cette remarque sur le chiffrage des cibles vaut pour la majorité des OE présentés. Celles-ci doivent être chiffrées de manière à assurer l'atteinte ou le maintien du bon état écologique.

- o D01-OM-OE06 Limiter le dérangement physique, sonore, lumineux des oiseaux marins au niveau de leurs zones d'habitats fonctionnels

L'indicateur 1 se lit comme suit : « 01-OM-OE06-ind1 : Proportion de colonies à enjeu fort ou majeur* selon le travail de classification de l'OFB de priorisation des enjeux pour lesquels les dérangements physiques, sonores et lumineux constituent un risque pour le maintien à terme - Cible : 0 % pour les colonies à enjeu fort ou majeur ».

La LPO propose de rajouter une cible : « diminution pour les autres espèces d'oiseaux ». Notre connaissance des impacts des différentes activités anthropiques n'est à ce jour pas suffisante et il importe de réduire ces pressions partout où cela est possible, pour l'ensemble des taxons.

- Objectif général I. Réduire les sources sonores sous-marines

- o D11-OE01 : réduire le niveau de bruit lié aux émissions impulsives produites 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

Cet objectif stratégique est associé à un indicateur D11-OE01-ind2 et une cible qui se limitent à respecter la réglementation : « Taux de projets générant des émissions impulsives présentant un risque de dérangement et de mortalité des mammifères marins (suite à l'évaluation environnementale) et ayant mis en place des mesures de réduction de l'impact acoustique ». La LPO souhaite rappeler que l'Ae a recommandé 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. Or, cet indicateur revient à appliquer la séquence ERC.

La LPO propose plutôt un indicateur qui vise à vérifier la bonne application de la séquence ERC en mer, là où la compensation ne permet pas aujourd'hui d'atteindre 0 perte nette de biodiversité .

4. Sur le choix des zones prioritaires EMR

La LPO note que les objectifs énergétiques actuels concernant l'éolien en mer ne sont pas inscrits dans la loi, en l'absence de la PPE 3, qui devrait être prochainement adoptée par décret. Cela démontre une nouvelle fois un manque de cohérence dans les étapes de la planification énergétique car les zones prioritaires sont délimitées avant que les objectifs prévisionnels ne soient fixés.

Concernant le choix de ces zones, il existe toujours un cruel manque de connaissances avec beaucoup d'enjeux à la clé, comme en témoigne ces cartes (voir avis en pdf : Données télémétriques des Ibis falcinelle et Spatules blanches, espèces protégées, nicheuses en Camargue et migratrices (carte à gauche) ; Données télémétriques du Puffin Yelkouan, espèce protégée nicheuse à l'Est et utilisant la zone du Golfe du Lion pour son alimentation (carte à droite) . Les zones prioritaires à 2035 et 2050 sont en rose sur les deux cartes. Source : données télémétriques sur géolittoral.fr (data cerema)

La LPO regrette que trois zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer soient concentrées sur la zone Natura 2000 Grands dauphins du golfe du Lion (voir la carte en annexe du présent avis), et rappelle que selon l'Ae, les projets, notamment éoliens, ne pourront être autorisés en l'état en zones Natura 2000 (ou à proximité et susceptibles d'affecter une zone Natura 2000) que si les incidences résiduelles, après évitement et réduction, sont négligeables. Par ailleurs, l'évitement des routes migratoires des oiseaux et mammifères marins et des sites Natura 2000 doit être pratiqué dès la planification des zones d'accélération des énergies renouvelables, conformément à la Directive RED III.

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. L'Etat considère, en réponse à cette recommandation, que les études d'impact réalisées pour obtenir les autorisations nécessaires à la construction et à l'exploitation des futurs parcs éoliens seront réalisés à l'aide des données de MIGRALION. Ce n'est pourtant pas au stade des projets que ces données doivent être intégrées, au risque d'être partiellement et artificiellement prises en compte. Au contraire, ces informations auraient dû guider la définition des zones prioritaires et la planification.

Les observations précitées ont été formulées à plusieurs reprises durant le processus de mise à jour de la stratégie de façade maritime, mais sont restées sans réponses satisfaisantes. La LPO France émet donc un avis défavorable à la stratégie de façade Méditerranée, sous réserve de l'intégration de ces recommandations."

Avis de BLOOM

Réponse à la consultation accessible à ce lien <https://bloomassociation.org/wp-content/uploads/2025/07/BLOOM-Consultation-DSF.pdf>

Avis de la Fédération de Pêche du Vaucluse

La Fédération de Pêche du Vaucluse représente plus de 11 000 pêcheurs de loisir et assure une mission d'intérêt général de protection des milieux aquatiques.

À ce titre, nous concentrons notre action sur la sauvegarde des espèces migratrices amphihalines (anguilles, aloses, lamproies, etc.), dont la survie dépend directement :

- Du rétablissement de la continuité écologique de la source à la mer ;
- De la lutte efficace contre le braconnage tout au long de leur cycle de vie ;
- D'une réglementation halieutique sélective dans les zones de transition (estuaires, estran, bande côtière).

La protection des estuaires et de la bande côtière est indissociable du destin des espèces amphihalines. Sans continuité écologique rétablie et sans répression efficace du braconnage, les efforts consentis par les pêcheurs et les gestionnaires demeureront vains."

Avis de France Nature Environnement

Travaux de FNE sur les stratégies de façade maritime

Dans le cadre de sa représentation au Conseil national de la mer et du littoral (CNML) et au sein des conseils maritimes de façade (CMF), France Nature Environnement (FNE) s'est impliquée dans les

travaux de mise à jour des stratégies de façade pour défendre une planification spatiale maritime qui concilie activités maritimes et atteinte du bon état écologique. Cette contribution s'inscrit dans la continuité des recommandations portées par FNE et ses associations lors du débat public « La mer en débat ». Elle s'appuie également sur les avis de l'Autorité environnementale sur les projets de stratégie de façade maritime (SFM).

Après avoir repris le contexte et le cadre réglementaire des documents stratégiques de façade, cette note présente les recommandations générales et thématiques de FNE pour la mise à jour des stratégies de façade.

Cette note fait état des premières recommandations de FNE dans le cadre de la participation du public par voie électronique sur les SFM.

Contexte : « La mer en débat » premier débat public sur la planification spatiale maritime

La mise à jour des stratégies de façade maritime s'inscrit dans un processus de planification spatiale maritime renouvelé. En effet, la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables est venue mutualiser le processus de participation du public concernant les projets éoliens en mer et les documents stratégiques de façade. C'est dans ce cadre que le débat public « La mer en débat », sous l'égide de la Commission nationale du débat public, a été organisé. En plus d'être le premier débat public portant sur la gestion intégrée des espaces maritimes et littoraux, il a abouti à la publication d'une décision interministérielle. Celle-ci prend la forme d'une cartographie des zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer à horizon 10 ans et 2050 et présente les secteurs d'étude pour la protection forte.

De cette décision ressortent des progrès et des points de vigilance pour la planification spatiale maritime. Elle témoigne des efforts de l'Etat pour avancer vers la transition énergétique. Certaines améliorations, à horizon 10 ans, sont observables sur la localisation des parcs éoliens en mer par rapport aux aires marines protégées avec des exceptions : des zones propices à l'éolien en zone Natura 2000 sur la façade Méditerranée et une incertitude sur la localisation des futurs parcs éoliens en mer sur la façade Nord Atlantique Manche Ouest. A horizon 2050, en revanche, plusieurs des zones envisagées comme propices à l'éolien en mer sont localisées au sein d'aires marines protégées – dont des parcs naturels marins.

C'est dans ce contexte que s'inscrit la révision/mise à jour des stratégies de façade maritime.

Outre l'état des lieux et la vision à 2050 pour chacune des façades, les stratégies de façade maritime fixent les objectifs environnementaux (OE) et socio-économiques (OSE) des documents stratégiques de façade. Elles sont assorties d'une carte des vocations traduisant ces objectifs sous forme cartographique.

Cadre national et européen : pour une gestion intégrée des espaces maritimes et littoraux Les documents stratégiques de façade s'insèrent dans un contexte national et européen. Ils doivent mettre en œuvre la Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral (SNML). Celle-ci constitue le cadre de référence pour l'ensemble des politiques publiques concernant la mer et le littoral, en application deux directives européennes :

- La Directive cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) ;
- La Directive cadre pour la planification des espaces maritimes (DCPEM).

La première, à caractère environnemental, vise l'atteinte du bon état écologique (BEE) dans les eaux européennes et la seconde permet la coordination des différentes activités en mer de façon

soutenable. La SNML prend aussi en compte d'autres engagements compris notamment dans les Directives habitats, faune, flore (DHFF) et oiseaux (DO) – dites Natura 2000 et dans le Règlement européen pour la restauration de la nature.

Les documents stratégiques de façade (DSF) font partie de la liste des plans et programmes dressée à l'article R.122-17 du code de l'environnement et sont soumis à une évaluation environnementale.

RECOMMANDATIONS GENERALES

Améliorer la gouvernance de la planification spatiale maritime

Les associations du mouvement FNE se sont fortement impliquées lors du débat public « La mer en débat » en fournissant de nombreux cahiers d'acteur et des cartes. Cette mobilisation se poursuit au sein des conseils maritimes de façade et commissions permanentes. Bien que la situation puisse varier d'une façade à une autre, elles regrettent un calendrier très contraint et une organisation à plusieurs étages qui nuisent à la concertation sur les stratégies de façade. De surcroît, il leur est difficile d'avoir un suivi de la prise en compte de leurs propositions et encore plus difficile d'avoir une voix dans le processus de planification. FNE rappelle que les associations de protection de la nature et de l'environnement défendent

l'intérêt général et non pas des intérêts particuliers. A ce titre, mieux les intégrer participe à la prise de meilleures décisions. FNE recommande ainsi de :

- Garantir le suivi des propositions formulées par les APNE et justifier la suite donnée à ces propositions.
- Donner une place entière aux représentants des associations dans les processus participatifs au sein des CMF et des commissions permanentes.

Renforcer la cohérence entre la SNML et les autres stratégies liées au milieu marin

Le manque de visibilité et de cohérence des différentes politiques liées au milieu marin entrave la mise en place d'une planification spatiale maritime favorisant la transition écologique et énergétique malgré certaines améliorations permises par la SNML.

La SNML retient par exemple comme priorités :

- L'atteinte du bon état écologique, la gestion effective du réseau français d'aires marines protégées et la mise sous protection forte de 10% de l'espace maritime français – Priorité qui figure dans la Stratégie Nationale Aires Protégées (SNAP) ;
- Se donner les moyens d'atteindre la neutralité carbone à horizon 2050 en visant 45GW d'éoliennes en mer en service dont 18GW mis en service en 2035 - Priorité qui relève de la planification énergétique.

Ces priorités ayant aussi guidé le débat public et la mise à jour des stratégies de façade, FNE regrette que, à ce jour :

- La Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE) ne soit toujours pas mise à jour. Celle-ci concerne pourtant le développement de l'éolien en mer puisqu'elle en fixe les objectifs de production. Ainsi, les objectifs de développement de l'éolien en mer à horizon 2035 ont été retenus dans la SNML avant même que la PPE3 qui concerne la période 2025-2035 ne soit validée.

- La note d’instruction visant à clarifier le décret de 2022 sur la protection forte ne soit toujours pas publiée. Le décret dit « ZPF » n’est pas suffisant pour garantir la cohérence entre le déploiement de la protection forte et les autres activités maritimes.

- Le plan d’action territorialisée de la Stratégie nationale Aires protégées (SNAP) pour la façade Nord Atlantique Manche Ouest reste inaccessible.

Pouvoir évaluer l’efficacité des précédentes stratégies de façade maritime Lors du précédent cycle d’élaboration des documents stratégiques de façade, FNE a souligné la nécessité pour les prochains documents stratégiques de façade de développer une vision plus stratégique et opérationnelle de façon à pouvoir atteindre le bon état écologique du milieu marin – qui devait déjà être atteinte en 2020.

En effet, FNE avait insisté pour que les objectifs environnementaux (OE) et leurs indicateurs soient les plus opérationnels possibles et qu’ils soient assortis de cibles précises. En ce sens, dans ses avis du 13 mars 2025, l’Autorité environnementale relève, pour le cycle 1 des DSF, que « plus de la moitié des objectifs environnementaux et indicateurs ne sont pas évalués pour diverses raisons (méthode ou données manquantes ». Sur la façade Manche Est Mer du Nord (MEMN), seuls 6% des objectifs et 14% des indicateurs ont été atteints, sur la façade Nord Atlantique Manche Ouest, les chiffres sont encore plus bas : 5 % et 12 %. Les effets environnementaux des DSF sont donc difficiles à évaluer.

En outre, les informations nécessaires à l’appréciation des différents critères de chaque descripteur du bon état écologique ne sont pas définies et parfois les moyens d’acquisition de ces données ne sont pas clairs, voire contestables. En France, les textes définissant le bon état écologique du milieu marin manquent de clarté et empêchent la mise en œuvre correcte de la DCSMM.

Rendre les objectifs environnementaux opérationnels et stratégiques

Consciente des difficultés de l’exercice de planification spatiale maritime, FNE souhaite que ses propositions contribuent à des documents stratégiques de façade plus ambitieux et mieux définis que lors du cycle précédent et ce d’autant plus que les objectifs environnementaux sont opposables juridiquement.

Il y a donc un réel enjeu de lisibilité et d’opérationnalité pour ces nouveaux objectifs environnementaux. Les cibles et indicateurs des objectifs environnementaux doivent donc être précis pour leur donner leur portée normative et permettre le bon état écologique du milieu marin.

FNE note toutefois que des efforts ont déjà été faits pour rendre les objectifs plus opérationnels.

Elle salue l’ajout de fiches expliquant les évolutions des objectifs et le travail proposé par la façade Méditerranée sur la force juridique des DSF.

Dans la continuité de ses précédentes contributions et des avis de l’Autorité environnementale, FNE recommande ainsi de :

- Assortir davantage les objectifs environnementaux de cibles quantitatives.

- Proscrire les indicateurs dont la cible est le respect de la réglementation. Respecter la réglementation n’est pas un choix stratégique, c’est une obligation légale. Cela concerne par exemple les objectifs D07-OE1 & 02 qui prévoient que 100 % des nouvelles autorisations de projet seront sans impact résiduel significatif après mesures ERC, ce qui est le respect du code de l’environnement et manque d’ambition.

- Veiller à la compatibilité des objectifs socio-économiques des SFM avec le bon état écologique du milieu marin.

- Eviter les cibles de type « augmentation » ; « diminution » ; « tendance à la hausse/baisse » qui nuisent à l'opposabilité des objectifs.

De plus, pour être opérationnels, les OE, et les DSF en général, doivent être assortis de ressources sur lesquelles les projets de SFM sont peu-disant.

FNE demande ainsi de :

- Préciser les ressources humaines, matérielles et financières qui seront mises à disposition et les organismes qui seront chargés de l'évaluation.
- S'assurer qu'elles soient suffisantes pour l'atteinte des objectifs.

RECOMMANDATIONS THEMATIQUES

Lien terre-mer

Une meilleure intégration du lien terre-mer dans les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), dans leur déclinaison locale avec les SAGE et dans les DSF est primordiale. Ces documents de planification déclinent la Directive cadre sur l'Eau (DCE) et la DCSMM. Selon l'IFREMER, il apparaît que 12% de la superficie de l'unité marine de rapportage côtière n'est pas en bon état eu égard à son niveau d'eutrophisation. Les origines de l'eutrophisation sont pourtant connues : apports terrestres diffus en nitrate et phosphate de l'agriculture,

Les objectifs environnementaux sont opposables aux documents de planification terrestre. Ils pourraient permettre de mieux agir sur les pollutions du milieu marin d'origine tellurique.

FNE recommande :

- Intégrer les objectifs environnementaux des DSF aux SDAGE et aux SAGE, pour que les politiques de l'eau limitent les impacts des pollutions terrestres sur le milieu marin et garantissent des apports d'eau douce suffisants par des débits fluviaux respectant les cycles naturels.
- Choisir comme cible la non-augmentation des prélèvements et si possible leur réduction pour l'OE D07-OE04. Celui-ci vise à assurer un volume d'eau douce suffisant en secteur côtier toute l'année, en réduisant les niveaux de prélèvement d'eau. Actuellement, aucune cible n'est précisée au risque de voir cet objectif environnemental supprimé.
- Etudier comment maintenir dans les stratégies de façade les objectifs de limitation des apports atmosphériques polluants supprimés en l'absence d'indicateur opérationnel (OE D08-OE08 de réduction des apports atmosphériques de contaminants et D05-OE04 de réduction des apports d'azote atmosphérique). Comme souligné par l'Autorité environnementale, ces objectifs sont importants car ils obligent les documents de planification terrestre à être compatibles aux DSF.

Par ailleurs, l'interface terre-mer se distingue aussi par ses fonctionnalités écologiques riches (e.g. zone de reproduction des oiseaux marins et de nurserie pour les poissons juvéniles) et participe à la continuité des aires marines protégées. Dans cette perspective, FNE appelle à :

- Préciser les cibles de l'objectif D07-OE03 qui vise à limiter les pressions et les obstacles à la connectivité terre-mer au niveau des estuaires et des lagunes côtières. En effet, jusqu'à présent, la trajectoire de cet objectif n'est pas fournie et se résume à une augmentation du pourcentage des estuaires et des lagunes en protection forte.
- Désigner un plus grand nombre de ZPF dans la bande des 3 milles en sortie des principaux fleuves côtiers, des baies les plus importantes.

Zones de protection forte

Avec des pourcentages en protection forte compris aujourd'hui entre 0 et 1% dans les eaux hexagonales, l'ajout d'un objectif transversal dédié au développement de la protection forte permettra de suivre l'atteinte des objectifs de couverture en protection forte à horizon 2027 (1% en MEMN ; 3% en NAMO et Sud Atlantique ; 5% en Méditerranée) et à horizon 2030 (5% sur toutes les façades). En plus de manquer d'ambition, ces objectifs ne sont assortis d'aucune justification.

9 indicateurs ont vocation à contribuer à cet objectif transversal :

- D01-HB-OE01-ind1 : Proportion de surface de prés salés situés dans des zones de protection forte [Sauf Méditerranée]
- D01-HB-OE03-ind1 : Surface d'habitats rocheux intertidaux sensibles situés dans des zones de protection forte = augmentation tendance à la baisse
- D01-HB-OE04-ind1 : Proportion de surface de bioconstructions de l'espèce *Sabellaria alveolata* constituant les principales zones sources pour sa diffusion larvaire, située dans des zones de protection forte
- D01-HB-OE06-ind1 : Proportion de surface d'habitats sédimentaires infralittoraux et circalittoraux situés dans des zones de protection forte
- D01-HB-OE010-ind3 : Proportion de surface d'EMV connus située dans des zones de protection forte
- D01-OM-OE06-ind3 : Surface de zones fonctionnelles des oiseaux de l'estran situées dans des zones de protection forte
- D07-OE03-ind1 : Pourcentage des estuaires situés dans des zones de protection forte
- D07-OE03-ind2 : Pourcentage des lagunes côtières situées dans des zones de protection forte
- D06-OE02-ind2 : Proportion de surface de chaque habitat particulier situés dans des zones de protection forte

De façon générale, concernant ces indicateurs, FNE souhaite que les efforts faits sur l'opérationnalité des OE soient poursuivis et demande de :

- Préciser les cibles encore trop floues de type « tendance à la hausse » ou « tendance à la baisse » surtout quand elles ne sont associées à aucune métrique.
- Dans la continuité des avis de l'Autorité environnementale, FNE appelle à :
 - Mettre en place des mesures fortes de prévention des collisions entre les navires et la faune notamment dans les zones de protection forte au large.
 - Renforcer la surface de zones de protection forte à l'est de la façade Méditerranée très exposée à l'artificialisation et la surfréquentation.

Par ailleurs, la mise à disposition de cartes permet d'observer les superpositions éventuelles entre ZPF et zones d'activités industrielles. Pour FNE, la mise à disposition de telles informations est indispensable.

Par exemple:

- Des superpositions entre des zones aquacoles et des propositions de ZPF sur la façade Sud Atlantique (Banc d'Arguin et RNN de Bonne Anse)

- Absence de superposition de ZPF futures avec des zones d'extraction de granulats et zones prioritaires pour l'éolien en mer sur la façade Sud Atlantique ce qu'il n'est pas possible d'affirmer sur la façade MEMN.

A ce sujet, FNE considère que les zones de protection forte sont incompatibles avec l'éolien en mer. Or, des éléments récents – lors des webinaires organisés par les services de l'Etat sur la mise à jour des SFM – laissent penser qu'une labellisation en ZPF de secteurs dédiés à l'éolien en mer pourrait être possible.

Face à ces incertitudes et aux lacunes de la protection forte « à la française », pour FNE, il est nécessaire de :

- Aligner la “protection forte” française sur la “protection stricte” européenne, fondée sur les critères des catégories I et II de l'UICN.

- Décliner les objectifs de la SNAP à l'échelle de chaque façade maritime pour viser au moins 10% de protection forte par façade maritime et assurer ainsi que la biodiversité marine de l'Hexagone soit aussi protégée.

- Identifier les aires marines protégées à reconnaître en protection forte de façon à construire un réseau d'aires marines protégées qui soit à la fois cohérent et représentatif de la diversité des écosystèmes marins, et de fait plus fonctionnel et résilient.

Impacts cumulés des activités

Les activités humaines, qu'elles soient maritimes ou terrestres, constituent des pressions et peuvent générer des impacts sur le milieu marin.

Ainsi, les engins traînants utilisés pour la pêche (chalut de fond, drague) dégradent fortement les habitats marins, tandis que les substances issues de l'agriculture (ex. Fertilisants, produits phytosanitaires) participent à la prolifération des algues vertes et aux phénomènes d'eutrophisation, et à la perte de biodiversité littorale.

C'est du fait du cumul des impacts de l'ensemble de ces activités, qui s'ajoute aux effets des changements climatiques, que le bon état du milieu marin n'est pas atteint. Des mesures de réduction globale de ces impacts sont donc indispensables pour revenir à un niveau acceptable pour le milieu. Ces réductions sont d'autant plus nécessaires que la transition énergétique vient ajouter une nouvelle pression, celle de l'éolien en mer.

FNE soutient les recommandations de l'Autorité environnementale de :

- Compléter les stratégies de façade par des éléments d'analyse concernant les incidences de la pêche, de l'aquaculture et de l'extraction de granulats sur les enjeux environnementaux, notamment les sites Natura 2000.

- Construire un volet dans les SFM dédié à la diminution des émissions de gaz à effet de serre des activités, documenté par l'évaluation quantitative des émissions et des trajectoires ambitieuses.

FNE préconise également de :

- Inclure dans les DSF des mécanismes clairs de résolution des conflits relatifs à l'utilisation de l'espace maritime (compétition entre activités, impacts cumulés excessifs, etc.) permettant le respect de l'objectif de bon état écologique."

Avis du Syndicat des énergies renouvelables

Le Syndicat des énergies renouvelables, par cette participation, remercie le ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche pour les travaux menés avec l'appui du Comité maritime de façade Méditerranée en concertation avec l'ensemble des membres afin de prendre en compte l'intégralité des enjeux associés à l'aboutissement de la Stratégie de Façade Maritime de la façade Méditerranée.

Une juste prise en compte de l'éolien flottant, mais une représentation encore incomplète des autres filières EMR

Le SER salue l'intégration des zones de développement et de raccordement de l'éolien flottant dans la carte synthétique des enjeux socio-économiques de la façade. Cette évolution témoigne d'une reconnaissance pleine et entière des enjeux liés à la planification du développement de l'éolien flottant sur la façade méditerranéenne. Il est crucial de préserver cette visibilité dans les futures étapes de planification maritime, dans un souci de cohérence territoriale et d'anticipation des besoins de raccordement.

Concernant la phrase suivante : « D'autres sources d'énergies renouvelables sont utilisées, telles que l'osmotique, la thalassothermie, le photovoltaïque flottant ou l'énergie houlomotrice ou hydrolienne, à condition d'avoir démontré leur efficacité au niveau de la façade et leur compatibilité avec nos objectifs en matière de climat et de biodiversité. »

Dans un premier temps, le SER se félicite de la prise en compte de l'ensemble des sources d'énergies marines renouvelables envisageables pour la façade.

Si ces technologies sont encore à des stades de maturité différents, leur inclusion dans le document stratégique reflète une approche prospective et ouverte à l'innovation.

Le SER souhaite cependant souligner que leur compatibilité avec les objectifs climatiques et de biodiversité est avérée puisque la décarbonation du mix énergétique constitue aujourd'hui l'un des principaux leviers de protection de la biodiversité et de lutte contre le changement climatique.

Par ailleurs, le SER considère la présentation proposée concernant le marémoteur comme incomplète :

« L'usine marémotrice de la Rance de 240 MW, mise en service en 1966, est aujourd'hui le seul projet commercial d'EMR en France, et le développement d'autres projets marémoteurs n'est pas envisagé à court terme, notamment au regard des enjeux environnementaux importants présentés par cette technologie. »

Si elle décrit à juste titre l'état du développement et des perspectives du marémoteur « historique », elle ne reflète pas les évolutions technologiques récentes du secteur. La filière propose d'y ajouter la mention suivante :

""L'usine marémotrice de la Rance de 240 MW, mise en service en 1966, est aujourd'hui le seul projet commercial d'EMR en France. Si le développement d'autres projets marémoteurs n'est pas envisagé à court terme, les innovations dans le secteur, dites « nouveau marémoteur » pourront faire l'objet d'un suivi.

Des données à actualiser pour refléter l'état réel du développement de la filière

Le SER recommande de mettre à jour les données actuellement citées sur le mix énergétique national datant de 2018, afin de mieux refléter la progression des renouvelables dans le mix énergétique.

La filière propose également de mettre à jour le DSF pour mentionner la mise en service de Provence Grand Large (PGL), intervenue le 23 juin 2025. Ce projet constitue le premier parc éolien flottant raccordé en France et une avancée majeure pour la façade Méditerranée. Son intégration dans les références du DSF permettrait de refléter l'état actuel de la filière et d'ancrer les prochaines étapes du développement industriel sur des bases concrètes.

Enfin, le SER recommande d'actualiser les données relatives à l'emploi, à l'offre de formation et au chiffre d'affaires de l'éolien en mer et des EMR figurant dans les documents, en s'appuyant sur les chiffres issus de l'édition 2025 de l'Observatoire des énergies de la mer, publiée en juin dernier.

Le Syndicat des énergies renouvelables remercie le ministère de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche pour sa prise en compte de la présente contribution dans la mise à jour du volet stratégique du projet de Stratégie de Façade Maritime.

Avis de l'association Wind Ship

Un document PDF mis en page et reprenant cette contribution est disponible auprès de Timothée Terrier (timothee.terrier@wind-ship.fr / 07 81 12 05 47). En effet, nous n'avons pas pu déposer le document avec l'option dédiée sur cette page.

Wind Ship est une association française créée en 2019 pour accélérer à son échelle et par ses actions la transition vers un transport maritime plus propre et décarboné grâce au développement et au déploiement de la propulsion des navires par le vent. Elle fédère aujourd'hui plus de 70 entreprises sur toute la chaîne de valeur du transport maritime vélique (armateurs, équipementiers, chantiers, ingénierie, financement...). Wind Ship œuvre à l'échelle locale, nationale et auprès de l'Union Européenne pour positionner les solutions véliques comme une voie majeure et déjà disponible afin de décarboner la navigation de travail. Wind Ship fait partie du réseau de l'International Windship Association, qui regroupe 180 membres et supporters, et représente le secteur vélique auprès de l'Organisation Maritime Internationale.

Introduction

La propulsion vélique se définit comme l'utilisation directe de l'énergie du vent pour propulser les navires. Cette solution vieille de 7 000 ans fait aujourd'hui l'objet d'un renouveau porté par l'impératif d'une transition écoénergétique du transport maritime, responsable de 3% des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de 90 % des échanges de marchandises dans le monde .

La propulsion vélique se décline en une diversité de technologies de propulsion innovantes telles que des voiles, des ailes, des profils aspirés, des rotors ou des kites, adaptées aux différents besoins de la flotte actuelle. Ces technologies peuvent aussi bien être intégrées sur des navires existants, afin de réduire le besoin énergétique et les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) associées, qu'être intégrées dans le processus de conception du navire. Sur de nouvelles constructions, les performances peuvent alors être optimisées pour permettre une propulsion principale par le vent. Ces projets disruptifs amènent à réinterroger les modèles logistiques conventionnels, et à innover du point de vue des modèles économiques et sociaux pour inventer le transport maritime de demain.

Les ambitions portées par la France pour la transition écoénergétique du maritime au sein de la Stratégie Nationale Mer et Littoral appellent à la mise en œuvre rapide d'actions pour limiter les

impacts de plus en plus visibles du changement climatique. La révision du Document Stratégique de Façade (DSF) en cours constitue donc l'opportunité de définir les orientations les plus pertinentes dans l'atteinte de ces objectifs.

Neutralité Carbone - La propulsion des navires par le vent représente aujourd'hui l'une des seules solutions de décarbonation immédiatement disponibles et capables de réduire significativement le besoin énergétique des navires et les émissions de GES associées. Le rôle de la propulsion des navires par le vent dans la capacité de l'industrie du shipping à atteindre les objectifs de décarbonation fixés à 2030 et 2050 est reconnue par l'European Maritime Safety Agency (EMSA) dans le dernier rapport EMTER (European Maritime Environmental Report) : « It is certain that wind assisted technologies can contribute to achieving the GHG reduction targets, making this technology vital in the shipping sector's low-carbon transition up to 2050 ».

Economie - Le vent, en tant que source d'énergie directement utilisée à bord des navires, ne repose pas sur la disponibilité de carburants fossiles ou alternatifs, générant ainsi une forte résilience vis-à-vis d'une restriction d'accès à d'autres sources d'énergie pour propulser les navires. Le vélique représente donc un levier de compétitivité et de souveraineté énergétique majeur qui est mobilisable pour tous les segments de flotte.

Biodiversité – Le vent est une source d'énergie directe « non combustible » pour la propulsion, utilisée depuis des millénaires pour déplacer les navires. Pour son usage, ce mode de propulsion n'émet aucun gaz à effet de serre et ne rejette aucun liquide polluant dans l'eau. Silencieux, il permet de réduire drastiquement l'usage de chaînes de propulsion motorisées dont le bruit sous-marin généré perturbe la faune sous-marine.

En France, le secteur vélique rassemble 14 équipementiers, 3 usines, 8 armateurs conventionnels qui testent les technologies véliques et 16 néo-armateurs qui portent des projets véliques. 12 navires sont actuellement en exploitation, et 15 sont en construction ou en commande. Ensemble, les acteurs véliques français ambitionne d'équiper un tiers du marché mondial à horizon 2050. L'activité pourrait alors représenter 23 500 emplois, soit la moitié des emplois actuels dans le secteur de la construction navale civile .

La production industrielle vélique et l'opération des navires reposent sur un écosystème industriel dense, en pleine croissance et générateur d'emplois. Si cette filière s'appuie largement sur de nouveaux acteurs, elle se base également sur des écosystèmes existants tel que la logistique, le naval, le nautisme, l'aéronautique ou l'informatique, elle est déjà très ancrée dans les territoires. Cette présence s'illustre sur l'ensemble des façades maritimes françaises :

En Manche mer du Nord –

1 armateur (2 navires marchands en exploitation), 3 porteurs de projet, et 1 usine de production d'équipements ;

En Méditerranée –

4 armateurs et compagnies maritimes (4 navires en opération, 1 en cours de construction), 4 bureaux d'études spécialisés, 1 équipementier et 2 porteurs de projet ;

En Nord Atlantique Manche Ouest –

6 armateurs (6 navires marchands, 1 navire de transport de passagers, et 2 navires de pêche opérationnels), 4 équipementiers, 10 bureaux d'études spécialisés, 2 usines et 7 porteurs de projet ;

Et en Sud Atlantique –

1 armateur (1 navire marchand en construction), 3 équipementiers, 2 bureaux d'études spécialisés et 1 porteur de projet.

Valorisant les spécificités propres aux quatre façades, ces projets contribuent activement à l'atteinte des objectifs environnementaux et socio-économiques définis dans le document stratégique de façade en cours de révision.

C'est pourquoi Wind Ship souhaite par cette contribution apporter des éléments chiffrés permettant de démontrer l'intérêt stratégique de la propulsion des navires par le vent pour la stratégie maritime pour la façade MED.

1. La façade maritime Méditerranée (MED)

1.1 Etat des lieux : La propulsion par le vent dans les activités recensés

La façade MED est la porte d'entrée du transport maritime vers le Moyen-Orient et l'Asie. Avec la mise en place de la zone SECA et l'entrée en vigueur des différentes réglementations environnementales, la propulsion des navires par le vent est de plus en plus considérée parmi les solutions de décarbonation immédiatement disponibles. Une dynamique illustrée par des projets de plus en plus nombreux sur le bassin, portés aussi bien par les acteurs historiques tels que Ponant que par de jeunes entreprises, start-ups ou coopératives.

Depuis 2022, le projet Hisseo, a été financé par le Fond d'intervention maritime (FIM). Ce soutien a permis le développement d'un service de cabotage maritime vélique international en Méditerranée, démontrant tout le potentiel de cette solution pour le bassin méditerranéen. La valorisation de la propulsion par le vent comme levier de décarbonation et de souveraineté énergétique au sein du futur document stratégique de façade MED apparaît donc opportune dans l'atteinte des objectifs fixés par la Stratégie Nationale Maritime et Littorale.

Sur la façade MED, la propulsion des navires par le vent comme solution de décarbonation est de plus en plus considérée par les acteurs conventionnels qui bénéficient des premiers retours d'expérience de néo-armateurs pionniers. Avec le renforcement de la réglementation pour la protection de l'environnement maritime en Méditerranée, et les ambitions de neutralité carbone affichés pour 2050, le vélique constitue l'une des seules solutions disponibles immédiatement.

En 2025, la propulsion des navires par le vent s'inscrit dans différentes activités clés du territoire :

Construction navale et nautique

La façade MED bénéficie d'acteurs de premiers rangs concernant la conception, la production et l'intégration de systèmes de propulsion par le vent des navires. Ce secteur d'activité connexe de la construction et maintenance des navires constitue une réelle opportunité socioéconomique et un levier majeur de décarbonation.

Tourisme et Loisir

Face aux enjeux environnementaux posés par le transport de passagers et les activités de croisière, la propulsion des navires par le vent offre une alternative pertinente à différentes échelles :

La compagnie de croisière Ponant développe depuis 2022 un nouveau projet de navire « Swap2zero » visant le zéro émissions carbone en exploitation grâce à une propulsion hybride vélique, e-carburant hydrogène et GNL. Le navire est prévu pour embarquer 400 passagers avec une autonomie énergétique de 30 jours.

La Compagnie maritime Sailcoop propose depuis 2022 des traversées à la voile vers la Corse au départ du port de St-Raphael (2 000 passagers transportés en 2024). Également présente en Bretagne, la société coopérative se spécialise dans le transport de passagers décarboné grâce à l'énergie du vent.

Structure de la formation et des emplois liés à la mer

Le diagnostic CAPVENT réalisé par Wind Ship en 2024 (AMI CMA de France 2030), estime que le secteur vélique en 2024 représente plus de 1 100 emplois répartis essentiellement sur les régions côtières françaises. D'ici 2050, cela pourrait représenter 13 000 à 23 500 emplois dans l'industrie navale civile française (comparés aux 50 000 emplois actuels de cette dernière).

En réponse aux besoins de personnels qualifiés et en nombre suffisant, les organismes de formation développent leur offre pour y intégrer la propulsion par le vent :

L'ENSM a lancé en mai 2025 une formation pratique de 40 h à destination des navigants, devant compléter le premier module de formation CrewWind développé en collaboration avec Wind Ship et D-Ice Engineering. L'école s'est engagée à intégrer la propulsion des navires par le vent à la formation initiale de ses élèves à la rentrée 2025.

Pêche Professionnelle

Des essais prometteurs sont en cours dans le secteur de la pêche, démontrant l'adaptabilité et la polyvalence de ces technologies, comme en témoignent les projets novateurs de l'armement Cap Bourbon équipé du kite français de Beyond The Sea, ou le projet du palangrier Balueiro Segundo équipé par l'espagnol Bound4Blue ou encore des campagnes de pêche du projet breton Skravik. Ces initiatives soulignent la volonté d'intégrer la propulsion vélique à des segments de marché diversifiés, pas uniquement au transport de marchandises.

Ports et transport maritime

La Stratégie nationale bas-carbone définit une trajectoire de décarbonation complète du transport maritime [...] à horizon 2050, pour laquelle la propulsion par le vent peut constituer un levier majeur. Aujourd'hui, les premiers acteurs de la façade œuvrent à la réduction de l'impact environnemental du transport maritime en proposant des solutions innovantes :

Windcoop, la « compagnie maritime militante » a annoncé l'entrée en construction de son premier navire, un porte conteneur de 210 EVP qui transportera des marchandises entre la France et Madagascar à partir du Grand Port Maritime de Marseille.

Syroco, l'entreprise spécialisée dans les climate tech a développé une plateforme de jumeau numérique intégrant notamment la propulsion des navires par le vent et permettant d'optimiser les performances énergétiques des navires via leur modélisation.

La société coopérative Hisseo développe un projet de transport maritime vélique en Méditerranée. Le futur service de transport devrait proposer plusieurs lignes à destination de Palerme, Tunis ou Alicante à bord d'un voilier-cargo de 40 mètres de long pour 180 tonnes de capacité.

Bourlingue et Pacotilles est une coopérative d'achat-revente de produits méditerranéens transportés à la voile. Le Barbaranova, voilier de 18m transformé pour répondre aux exigences des affaires maritimes en termes de transport de marchandises peut embarquer 5 tonnes de marchandises.

1.2 Vision des façades maritimes à horizon 2050

Le secteur vélique à horizon 2050

L'étude de faisabilité VENFFRAIS réalisé en 2023 par Wind Ship en collaboration avec l'IRT Jules Verne et l'Institut Meet2050 fait état du potentiel socioéconomique, énergétique et environnemental unique que représente la propulsion des navires par le vent en France à horizon 2050 :

Environ 1600 navires véliques seront en commande ou en cours d'équipement d'ici 2030 à l'échelle mondiale, dont plus de 400 en rétrofit. En 2050, cela représente 33 000 navires véliques équipés, dont 6 400 en retrofit sur tous les segments de flotte.

D'ici 2050, 23 500 emplois pourraient être créés, ce qui représente près de 50 % de l'emploi actuel dans le secteur de la construction navale civile . Cette croissance massive témoigne du potentiel de transformation et de revitalisation de l'industrie maritime.

Pour exemple en France, d'ici 2030, le chiffre d'affaires est estimé à 1,6 milliard d'euros. Les équipementiers, en particulier, joueront un rôle prépondérant, générant 1,3 milliard d'euros. Cela souligne l'importance des entreprises spécialisées dans la fabrication de composants et de systèmes pour les navires. D'ici 2050 : Le chiffre d'affaires atteindrait 7,7 milliards d'euros.

L'adoption des technologies utilisant cette source d'énergie pour propulser les navires pourrait générer des économies substantielles. Pour exemple, en France, on estime que le déploiement du vélique sur la flotte permettrait d'économiser jusqu'à 6 TWh d'ici 2030, soit l'équivalent d'investissements de l'ordre de 2,5 à 5 milliards d'euros, qui pourront être évités dans les infrastructures de production d'énergie conventionnelles, telles que les centrales nucléaires.

En apportant des solutions concrètes, immédiates et efficaces aux enjeux de décarbonation, de sobriété et de souveraineté énergétique, la propulsion des navires par le vent s'inscrit complètement dans la vision portée par le document stratégique de la façade MED pour 2050.

Avis de l'OP du Sud

L'Organisation de Producteurs du Sud (OP du Sud), représentant plus de 150 navires de pêche artisanale opérant sur la façade méditerranéenne - de Port-La-Nouvelle à Marseille - présente ses observations sur le Document Stratégique de Façade Méditerranée (DSF), dont l'élaboration et la mise en œuvre impacteront la pêche professionnelle et son avenir. L'OP du Sud défend une vision de la mer qui prend en compte l'ensemble des usages et enjeux environnementaux, mais aussi sociaux et économiques. Nous appelons à une planification maritime équilibrée, qui intègre mieux la pêche professionnelle et ses besoins, afin qu'elle puisse poursuivre son activité sereinement dans un environnement marin qui lui reste accessible et viable.

1. Un DSF qui définit des objectifs spécifiques importants pour la pêche.

Le DSF définit des objectifs stratégiques d'intérêt pour une pêche durable. Parmi l'objectif général M, décliné autour d'enjeux scientifiques, sociaux et économiques pertinents, nous soutenons particulièrement :

- L'objectif M3 qui vise au maintien et à la valorisation des métiers de la pêche, avec le suivi du nombre d'emplois de marins, d'entreprises de mareyages, d'installation à la pêche, dont les cibles devraient être définies comme « stable » voire « à la hausse ». Combinées aux objectifs U sur l'attractivité et la qualification des emplois maritimes, ces cibles permettront de conserver à long terme le dynamisme et le savoir-faire des entreprises de pêche sur la façade Méditerranée.
- L'objectif M8 qui vise à améliorer la durabilité de la pêche récréative, avec des cibles ambitieuses pour la déclaration des pêcheurs de loisir et l'encadrement de leurs pratiques a minima dans les AMPs.

L'objectif V3, visant à la création de filières de collecte et de valorisation des déchets issus de la pêche, est également soutenue par notre structure, bien qu'elle gagnerait à être associée à d'autres objectifs de réduction des pollutions (plastiques, chimiques, etc.) d'origines littorales (urbanisme, industrie, éolien...).

2. ...mais qui omet les enjeux spatiaux de la pêche professionnelle.

La Méditerranéenne est une mer unique en termes de biodiversité et de ressources marines, mais particulièrement dense en activités. Si le DSF met bien en avant les enjeux de préservation écologique, il omet parfois de prendre en compte les enjeux et spécificités spatiales des activités économiques qui s'y déroulent, en particulier ceux de la pêche professionnelle :

- Leur espace de travail, le Golfe du Lion, est un espace maritime soumis à des contraintes géomorphologiques et réglementaires spécifiques (petit plateau continental, taille des navires, règles de sécurité...), ce qui restreint naturellement les zones exploitables par les pêcheurs professionnels.
- Le développement progressif de nouveaux usages en mer (tourisme, plaisance, commerce, éolien...) prend le pas sur l'activité historique des pêcheurs de la façade, se surimposant dans l'espace maritime restreint. Les pêcheurs professionnels sont ainsi confrontés, sans accompagnement ni solutions de reports, à une déstabilisation progressive des équilibres entre flottilles, pouvant à long terme représenter des risques pour la pérennité des ressources et des capacités de production.

Le DSF ne prévoit pourtant pas d'approche spatiale spécifique pour la pêche, adaptée à la réalité de ses métiers. Bien qu'il prévoit de manière générale la préservation des espaces maritimes pour les activités traditionnelles, aucune vision claire n'est définie pour garantir à long terme un espace de travail pour la pêche professionnelle, permettant d'assurer sa pérennité face à la densification des usages maritimes. Sur le plan de l'espace en mer, la pêche semble être perçue comme une variable d'ajustement, en ignorant ses limites d'adaptabilité pourtant bien réelles (forte sensibilité aux modifications de l'espace maritime).

3. Une vision à 2050 qui réclame davantage d'équilibre entre les usages en mer.

La vision pour la Méditerranée à horizon 2050 présentée par le DSF est particulièrement centrée sur les impératifs de développement de l'éolien en mer et la protection écologique des milieux. Le DSF évoque des objectifs environnementaux qui sont nécessaires, mais ne présente pas de stratégies concrètes pour garantir la coexistence des activités traditionnelles avec ces nouvelles priorités. Au contraire, le développement proposé des zones de protection forte (ZPF) et de l'éolien en mer est toujours synonyme de restrictions d'accès pour la pêche. En 2050, si les objectifs écologiques et énergétiques sont atteints mais que la pêche professionnelle est mise en péril par une gestion de l'espace maritime excluante, la façade risque de perdre l'un de ses piliers économiques et sociaux. Nous aspirons à une vision plus équilibrée et concertée, qui intègre pleinement la pêche professionnelle au cœur du projet de planification.

4. Propositions de compléments et révisions pour le DSF.

Afin de mieux prendre en compte les enjeux de la pêche professionnelle à long terme, le DSF pourrait compléter et réviser certains objectifs :

> Pour préserver les espaces de pêche : Nous soutenons la définition d'un objectif stratégique de « garantie d'accès des pêcheurs professionnels à leurs zones de travail ». A l'instar du parc du Golfe du Lion, du littoral languedocien, du golfe de Fos, de la Côte Bleue, du parc des Calanques, du plateau et des canyons du Golfe du Lion ; la Camargue et les lagunes maritimes intérieures doivent aussi être définies comme des zones d'intérêt fort ou majeur pour la pêche professionnelle. Des zones à vocation de « maintien d'une activité de pêche professionnelle viable » devraient être ajoutées sur les cartes de planification de ces territoires, comme outil de référence pour garantir la pérennité des espaces de pêche, et leur répartition équilibrée avec les autres usages maritimes.

> Pour mieux cohabiter avec les énergies marines renouvelables (EMR) : Un objectif stratégique pourrait être formulé pour garantir que le développement des parcs éoliens flottants ne se fasse pas au détriment de la pêche professionnelle. Les zones réservées aux EMR devraient être définies avec plus de concertation avec les pêcheurs, et ne plus empiéter sur leurs espaces vitaux (le développement éolien sur le « plateau du Golfe du Lion » devrait être suspendu, et reporté sur le secteur des « plaines abyssales » exempt de pêche). De plus, des solutions de cohabitation avec la pêche pourraient être définies dans le DSF, sans compromis sur la sécurité et la rentabilité.

> Pour des zones de protection forte (ZPF) cohérentes et acceptables : Les ZPF doivent être définies avec une meilleure concertation des pêcheurs. Le DSF pourrait donner une importance plus particulière aux analyses de risques pêche (ARP), qui doivent être menées dans chaque zone avant de définir des ZPF, afin de garantir que les pratiques de pêche ne seront pas injustement restreintes dans ces secteurs. La planification des ZPF doit mieux prendre en compte les propositions concrètes des représentants de la pêche professionnelle pour identifier des zones labellissables :

- Les ZPF déjà labellisées ou en cours de labellisation à horizon 2024 sont bien acceptées par les pêcheurs professionnels, puisqu'elles reprennent les contours de secteurs protégés dont la gestion les implique pleinement (cantonnements de pêche, etc.).

- La labellisation en ZPF d'ici 2025-2027 de secteurs du large qui concernent des récifs de canyons peut être, après concertation, acceptée par les pêcheurs professionnels, dans la mesure où ils abritent des habitats sensibles remarquables, et où leurs superficies et mesures de gestion sont cohérentes avec les enjeux de protection de ceux-ci.

- La labellisation en ZPF des secteurs côtiers et intérieurs (zones sablo-vaseuses du parc du Golfe du Lion, Aresquiers, totalité des parcs des Calanques et de Port-Cros), ainsi que de la totalité du BOX CGPM, rencontre en l'état une ferme opposition des pêcheurs professionnels adhérents de notre structure. La désignation de ces secteurs ne correspond pas à la méthode proposée par le Comité National des Pêches (CNPME), qui vise à prioriser la labellisation de ZPF au large (+600m de bathymétrie), puis de se baser sur les résultats des ARP pour labelliser des ZPF en zones côtières, afin de limiter les pertes de surfaces de travail pour les navires.

> Pour une meilleure prise en compte de l'impact cumulatif des restrictions : l'exercice du DSF devrait être l'occasion de cartographier l'ensemble des contraintes qui pèsent sur les espaces maritimes utilisés par les pêcheurs professionnels (AMP, ZPF, parcs éoliens, etc.), et de veiller à ce que la multiplication de ces zones de restriction ne mette pas en péril la viabilité de l'activité.

Avis d'Under The Pole

Under The Pole est un programme d'exploration et de recherche sur les écosystèmes profonds, en particulier la zone mésophotique (30–200 m), ou "circalittorale". Cette zone, encore largement méconnue, est pourtant présente dans les régions côtières françaises, y compris en Méditerranée, en Atlantique et en Manche. Elle abrite une biodiversité spécifique et parfois remarquable (coraux profonds, éponges, etc.), qui joue un rôle essentiel dans le fonctionnement des écosystèmes marins.

Nous saluons l'intégration de cette zone dans la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML 2024–2030), dans l'objectif 2 du volet stratégique :

« Améliorer la connaissance des écosystèmes de la zone mésophotique (profondeur comprise entre 30 et 200 m), encore trop peu explorés afin d'en évaluer la qualité ».

Nous recommandons maintenant que cette avancée soit pleinement reprise, précisée et opérationnalisée dans les stratégies de façade.

1. Traduire dans les DSF l'orientation nationale sur la zone mésophotique

Nous recommandons que la mesure de la SNML relative à la zone mésophotique soit explicitement reprise dans les DSF, dans les objectifs stratégiques et environnementaux des façades, afin d'assurer la cohérence des politiques maritimes à toutes les échelles.

2. Intégrer la zone mésophotique dans les diagnostics écologiques et cartographiques

La zone mésophotique reste sous-représentée dans les diagnostics d'état écologique, les cartographies des enjeux et les analyses spatiales. Nous recommandons :

- Qu'elle soit explicitement identifiée, distinctement des zones côtières de surface ou des grands fonds.
- Que les cartes des enjeux, des pressions et des vocations tiennent compte de cette strate de profondeur, notamment à travers une stratification bathymétrique plus fine (au moins jusqu'à 200 m).

3. Inclure les habitats mésophotiques dans les trajectoires de protection forte

Les trajectoires de protection forte (ZPF) prévues dans les DSF à l'horizon 2027 et 2030 doivent inclure les habitats mésophotiques parmi les cibles prioritaires de désignation, notamment dans les zones déjà identifiées pour leur biodiversité.

4. Prévoir des efforts de connaissance et de suivi spécifiques

Nous encourageons les DSF à :

- Soutenir la production de données scientifiques sur la zone mésophotique, en lien avec les acteurs de l'exploration et de la recherche locaux.
- Développer des indicateurs spécifiques de suivi de l'état écologique de cette zone, à intégrer dans les volets opérationnels à venir.

La zone mésophotique, bien qu'encore mal connue, représente un enjeu écologique et scientifique fort. Pour garantir l'efficacité des politiques de protection de la mer et la cohérence avec la SNML 2024–2030, elle doit être pleinement intégrée dans la planification maritime, à travers les diagnostics, les objectifs, les cartes et les mesures des DSF.

Nous soutenons pleinement le sous-objectif de la SNML relatif à l'amélioration des connaissances sur les écosystèmes mésophotiques, et appelons à son intégration transversale dans l'ensemble des documents stratégiques de façade. Cette intégration constitue, selon nous, une condition essentielle pour renforcer à la fois la connaissance et la protection des écosystèmes marins profonds en France.

Avis de France renouvelables

France renouvelables salue l'intégration de l'éolien en mer dans les orientations stratégiques du document stratégique de façade (DSF) MED et poursuivra son action en faveur d'un développement de la filière compatible avec les autres usagers de la mer et respectueux du milieu marin.

France renouvelables accueille favorablement ce projet de stratégie pour la façade MED et souligne la qualité du travail de concertation mené depuis le lancement du débat public « La mer en débat ». L'implication constante des services de l'État, notamment à travers le Conseil maritime de façade (CMF), mérite d'être particulièrement reconnue.

La filière partage pleinement les objectifs socio-économiques et environnementaux assignés à l'éolien en mer dans ce projet. Elle réaffirme son engagement à développer les futurs parcs éoliens en mer dans une logique de compatibilité avec les autres activités maritimes, dans le prolongement du processus de concertation qui a permis d'aboutir à la publication de la décision ministérielle du 17 octobre 2024 relative aux zones maritimes et terrestres prioritaires pour l'éolien en mer.

Ce projet de stratégie maritime rappelle le rôle central de l'éolien en mer dans notre stratégie nationale de décarbonation de notre mix-énergétique, renforçant ainsi notre souveraineté énergétique, économique et industrielle, créant notamment des synergies avec les activités portuaires.

Le développement de l'éolien en mer contribue également à l'amélioration des connaissances sur le milieu marin, grâce aux études environnementales menées à chaque étape des projets. Ces travaux permettront de répondre aux incertitudes exprimées par l'Autorité environnementale sur ce projet, largement liées au manque de données disponibles à date.

Enfin, le retour d'expérience issu des premiers parcs français, enrichi par celui de nos voisins européens, permet une meilleure intégration des spécificités locales dans les projets à venir.

Avis anonyme

Les efforts ne sont pas suffisants dans les objectifs de la stratégie de façade maritime pour préserver la biodiversité marine et littorale. Notamment les efforts doivent être plus importants pour la réduction de l'ancrage des petits navires de plaisance. La mise en place de zones d'interdiction de mouillage doit être privilégiée, elles doivent être soutenues autant que les ZMEL le sont aujourd'hui.

La réduction de la vitesse des navires pour la préservation des cétacés devrait intégrer les objectifs du DSF, la zone Méditerranée abritant de nombreux individus.

L'attention doit être également portée sur la préservation stricte des plages qui accueillent les pontes de tortues marines (interdiction des concessions de plage dans les zones).

Enfin, la limitation de l'artificialisation doit progresser. Les objectifs doivent être appliqués dans tous les projets d'ouvrages de la façade et aussi se décliner au sein des planifications locales de l'urbanisme. La désartificialisation doit être soutenue davantage, une grande politique de retrait des récifs artificiels dans les fonds meubles doit émerger pour réparer les erreurs causées par l'intervention humaine.

Avis d'ASPONA

L'ASPONA, en tant qu'association environnementale agréée au niveau départemental, a déjà participé aux échanges « La mer en débat » en 2024 organisés par la CNDP, à plusieurs réunions dans ce cadre à Nice et Monaco, et a rédigé un Cahier d'acteurs sur la difficile conciliation entre les activités de loisirs et la protection de l'environnement (<http://aspona.org/pdf/CA163-ASPONA.pdf>).

Elle s'exprime sur base de l'expérience récente tirée des projets d'endigage en Baie de Menton (zone N2000 Cap Martin FR9301995) : le 1er projet en Baie Ouest, qui aurait conduit à artificialiser presque 6 ha pour créer une nouvelle plage a été refusé par un arrêté préfectoral du 7/11/2023 s'appuyant notamment sur le DSF, tandis que le 2ème projet visant à réaliser un atténuateur de houle sur des herbiers de cymodocées devant la plage alvéolaire Nord des Sablottes (plages privées) a été associé 'en guise de compensation' à la destruction d'une plage sur la Baie Est de Garavan (projet soumis à enquête publique en février 2025 clôturé par un avis favorable du commissaire-enquêteur).

L'ASPONA souhaite formuler les observations et propositions suivantes sur le projet de DSF :

Objectifs environnementaux

- A : Maintenir ou rétablir la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes des fonds côtiers

Cet objectif est décliné en D06 – OE1 pour limiter l'artificialisation.

Tout d'abord, le libellé de l'objectif stratégique « ... de la limite du domaine public maritime jusqu'à 20 mètres de profondeur » n'est pas pertinent, dans la mesure où la présence des herbiers de posidonie est habituellement constatée jusqu'à 30 m de profondeur, voire davantage. Qui plus est, en l'absence de plateau continental avec une forte déclivité, la limite des 20 m est très proche du littoral. Il serait contreproductif d'exclure de la surveillance les projets d'endigage sous-marin situés au-delà de 20 m de profondeur. Il conviendrait donc de retenir, soit une limite de 30 m de profondeur, soit d'utiliser une formule plus générique.

Ensuite, l'objectif stratégique ne fait plus de distinction entre les aires marines protégées (AMP) et le reste du littoral : 4,1 km sur 6 ans (ind.1) et 1,8 ha sur 6 ans (ind.3). Ceci constitue une régression pour les AMP.

En effet, le DSF en vigueur (2019-2024) prévoyait moins de 0,1% d'artificialisation pour les AMP et une évolution tendancielle pour les autres littoraux.

Le littoral des Alpes-Maritimes dans son ensemble ne dispose pas de parc marin et/ou de parc national et il n'est pas envisagé de développer de nouvelles ZPF de taille substantielle (voir le point 15 de la réponse de l'Etat aux observations de l'Autorité environnementale). De ce fait, la seule protection pour des surfaces maritimes conséquentes est assurée par les zones Natura 2000 (Cap Martin – 1925 ha, Cap Ferrat - 8959 ha et Cap d'Antibes - 13627 ha). Dès lors, il conviendrait de fixer un objectif plus ambitieux pour les AMP, très proche du « zéro artificialisation nette », en conservant les mêmes indicateurs proposés pour le reste du littoral méditerranéen.

Il serait souhaitable qu'un bilan de l'application de cette disposition soit produit, à savoir les projets d'artificialisation n'ayant pas été autorisés depuis 2019 grâce à l'objectif D06 – OE1 (par exemple, 5,9 ha sur Menton)

Enfin, le nouvel indicateur et la cible A7-4 (D06-OE2) visent à ce que « 100% des réfections ou nouveaux ouvrages autorisés soient situés à 20 mètres ou plus d'un herbier de posidonie ». Si la posidonie constitue un habitat emblématique pour la Méditerranée, d'autres plantes y sont souvent associées et également en danger / à protéger. Il s'agit en particulier des prairies de cymodocées (Baie de Menton) et des forêts de cystosères (Saint-Honorat).

Il paraîtrait donc plus pertinent de reformuler cette cible en « ... situés à 20 mètres ou plus d'un herbier de posidonie ou de tout autre habitat d'espèces protégées ».

- A' : Développer les zones de protection forte

L'ASPONA prend acte de la réponse faite à l'Autorité environnementale par l'Etat. Il est toutefois regrettable que sa demande formulée en avril 2022 (<http://aspona.org/pdf/Aires%20protegees.pdf>) visant à établir une zone de protection forte en extrême limite du territoire français (Est de la zone N2000 Cap Martin), jouxtant la zone protégée italienne (N2000 Capo Mortola), où les restrictions de navigation et mouillage sont beaucoup plus fortes, ne soit ni mentionnée, ni retenue.

Objectifs socio-économiques et transversaux :

Q – Accompagner le développement durable des activités de loisirs

La mesure Q5 vise à accompagner le développement de zones de mouillage organisés dans les sites sensibles. Elle paraît beaucoup trop générale, en ce qu'elle ne mentionne pas la nécessité de tenir compte de l'existence de l'offre des ports de plaisance – souvent excédentaire (les bateaux de plaisance ne sont utilisés en moyenne que 3 jours par an). A titre d'illustration, avec deux ports de plaisance (770 anneaux au port de Garavan + 596 au vieux port de Menton = 1386), la zone N2000 Cap Martin peut être considérée comme le plus grand « parking à bateaux » des Alpes-Maritimes. Ajouter encore une ZMEL serait un non-sens.

En tout état de cause, un point de mouillage dans une zone Natura 2000, tel que celui situé au large de Menton, dont l'existence se justifie pleinement pour des raisons de sécurité maritime (refuge en cas de tempête) et de sécurité militaire (proximité de la frontière), ne saurait être utilisé à des fins d'exploitation commerciale pour y accueillir des gros navires de croisière. Cette prescription devrait être explicitement formulée.

R – Accompagner l'économie du tourisme dans le respect des enjeux environnementaux et sociaux

L'ASPONA s'étonne que l'objectif R1 relatif à la désaisonnalisation de l'offre touristique passe sous silence une mesure simple et efficace pour réduire la pression touristique sur les milieux marins : la suppression de l'autorisation préfectorale d'ouverture des établissements de bains jusqu'à 48 semaines dans les communes touristiques. Il existe en effet une contradiction flagrante entre, d'une part, le cadre réglementaire des concessions (décret du 26 mai 2006) associé à l'article L133-11 du code du tourisme relatif au classement des communes touristiques qui permet l'exploitation des établissements de bains jusqu'à 48 semaines par an, et d'autre part les préconisations ou les recommandations seulement incitatives en direction des acteurs économiques du DSF (chartes d'engagement, labels, ...).

En pratique, en faisant miroiter aux entreprises candidates à l'attribution de concessions de plage, la possibilité d'une ouverture 10 mois sur 12 avec les revenus associés, les communes touristiques encouragent une surexploitation du littoral qui perturbe les périodes de repos biologique des écosystèmes marins. De plus, la période hivernale pouvant être sujette à des tempêtes, les communes ou les intercommunalités sont amenées à développer des stratégies visant à garantir les surfaces concédées par des projets de « défense du littoral » contre les assauts de la mer (endigage, rechargement régulier des plages, épis, ...).

Il serait donc judicieux d'ajouter à la liste des mesures envisagées la suppression des autorisations d'exploitation balnéaire 48 semaines par an.

W – Anticiper et gérer les risques littoraux

La suppression de l'indicateur W2-1 (part des communes littorales disposant d'au moins un PPR prenant en compte le changement climatique) ne tient pas compte du fait qu'en région Provence-Alpes-Côte d'Azur le SRADDET (1ère modification approuvée par l'arrêté préfectoral du 3 juillet 2025)

requiert de toutes les communes (en l'absence de SCoT) ou les intercommunalités littorales, dans son objectif 47 relatif à la réduction de l'artificialisation du sol, « le déploiement d'une stratégie face au recul du trait de côte (repli stratégique) ».

Ainsi, conviendrait-il d'adapter les objectifs et les indicateurs à la réglementation en vigueur en matière d'urbanisme (SRADDET), pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

De plus, dans les Alpes-Maritimes, plusieurs dires du Préfet faisant suite aux nombreuses tempêtes de la fin des années 2010 (Adrian, ...) ont conduit à insister sur les risques renforcés de submersion ou les effets de jets de rive, au-delà même de la simple élévation du niveau de la mer liée au changement climatique.

L'exposition au risque submersion sur la Côte d'Azur, jointe au fort taux d'artificialisation des côtes, est pourtant bien documentée (voir études du GREC-SUD et webinaire du 12/11/2024, avec le critère des résidents à évacuer).

Il paraît donc insuffisant de se caler sur l'existence d'un PPR et/ou de considérer que les côtes rocheuses (ou les digues et terre-pleins) mettent le littoral à l'abri de tout risque.

Avis de Surfrider Foundation Europe

Objet de cette contribution

Après avoir suivi La mer en débat en participant aux réunions publiques ainsi qu'aux réflexions techniques à travers plusieurs cahiers d'acteurs, l'association souhaite ici contribuer à l'ambition environnementale des Stratégies de Façade Maritime. Le présent avis se concentrera sur les objectifs stratégiques, tant environnementaux que socio-économiques, entrant dans le champ de compétence de l'association.

1. Objectifs environnementaux

Les propositions ci-dessous ont pour effet de valoriser les efforts de conservation, de suivi environnemental, d'initiatives de protection des écosystèmes menés par certaines façades. Par ailleurs, certaines façades sont parfois indiquées comme étant "non concernées" par certains indicateurs devraient pourtant l'être. Bien que cela est probablement dû à l'absence de données ou de possibilité d'opérationnalisation de l'indicateur de la façade, le risque est de minimiser le niveau d'ambition de l'objectif concerné.

D01-HB-OE01

On peut s'interroger sur la raison pour laquelle il existe un OE spécifique aux prés salés d'Atlantique, mais pas d'OE spécifiques aux prés salés méditerranéens.

Proposition : Afin de pallier ce manquement, nous proposons d'intégrer un nouvel OE D01-HBOEx : "Adapter la pression de pâturage et réduire les perturbations physiques des prés salés méditerranéens des bas niveaux". L'indicateur associé serait le même que l'indicateur 1 de cet OE01, avec pour cible "l'augmentation de la surface de prés salés en protection forte dans les secteurs suivants [insérer les secteurs concernés par cet écosystème]".

D01-HB-OE02

Dans la continuité de la remarque ci-dessus, nous nous interrogeons de la raison pour laquelle cet OE ne s'applique pas à la façade MED, notamment au vu de l'importante exposition de la Camargue à l'érosion.

Proposition : Appliquer cet OE à la façade MED.

D01-HB-OE05

Indicateur 1 : Nous nous interrogeons sur le fait que la cible “100%” pour la façade NAMO n’est pas la même pour SA. Cette cible découle d’une obligation légale et doit être la même sur l’ensemble des façades concernées.

Proposition : La cible pour la façade SA doit être de 100%.

Indicateur 3 : Nous saluons l’existence de tels indicateurs adressant la problématique de l’impact de la pêche sur des écosystèmes aussi sensibles que les herbiers marins.

D01-HB-OE09

Cet OE est intéressant en ce qu’il souligne la mesure de protection des herbiers de posidonie en façade MED vis-à-vis de mouillages. Il soulève la question de la possibilité de retirer dès à présent l’ensemble de ces autorisations.

D01-HB-OE10

La cible semble trop peu contraignante : il serait plus pertinent et ambitieux d’adopter une approche par surface plutôt que par nombre de plage.

Propositions :

- Indicateur 1 : “Maintien en hausse” plutôt que “tendance”
- Indicateur 2 : “Surface de plage faisant l’objet d’a minima une gestion différenciée”, avec pour cible 100%

D05-OE03

Cet objectif pourrait bénéficier du même indicateur 3 que les deux objectifs précédents. Si l’on interprète “peu ou pas impactée” sous-entend que les zones ne sont pour l’instant pas affectées par le phénomène, alors avoir cet indicateur me semble être un moyen de continuer à contrôler les apports dans le milieu.

Proposition : Appliquer l’indicateur 3 “Proportion de systèmes d’assainissement de plus de 2000 équivalents habitants rejetant directement en mer conformes à la réglementation” à cet objectif également.

D06-OE01

Cibler une simple baisse du rythme de l’artificialisation par rapport au rythme moyen observé n’est pas suffisant. Par ailleurs, les données ne sont pas rapportées au linéaire côtier : le linéaire de SA est plus long que celui de MEMN, pourtant leurs cibles en hectares sont quasiment les mêmes. Il conviendrait de raisonner en pourcentages, ambitieux qui plus est. Proposition : Cible : moins de 1% d’artificialisation annuellement.

D06-OE02

Il y a ici un besoin d’harmonisation des indicateurs entre les façades.

Propositions :

- Ajouter les habitats génériques à l’indicateur 1

- Appliquer cet indicateur à l'ensemble des façades
- Appliquer l'indicateur 4 à l'ensemble des façades
- Trois indicateurs s'appliqueraient alors à l'ensemble des façades pour cet OE : l'indicateur 1 (modifié) concernant les pertes physiques des habitats particuliers et génériques, l'indicateur 2 laissé tel quel, et l'indicateur 4 concernant les perturbations physiques des habitats particuliers et génériques.

D06-A10 et D06-A8

Nous saluons l'initiative ambitieuse prise par la façade MED sur ces enjeux de restauration des fonctions écologiques du milieu marin. Il nous semble tout à fait pertinent de transposer ces deux objectifs et leurs 4 indicateurs associés aux trois autres façades, concernées par cet enjeu, bien que considérées comme "non concernées par [ces] OE" à ce jour.

OE-T01

Il convient de réitérer l'insuffisance des objectifs de protection forte pour l'ensemble des façades maritimes. Ils ne suffisent même pas à correspondre au pourcentage de surface couvertes par des écosystèmes d'importance, tel que relevé par l'Autorité environnementale dans son avis sur les projets de SFM.

D07-OE01

Les autres façades pouvant bénéficier de cet OE et étant également concernées par l'activité d'extraction de granulats, on ne peut considérer qu'elles ne sont "pas concernées par cet OE". Proposition : Appliquer cet OE à l'ensemble des façades maritimes.

D07-OE03

Afin d'aller au bout de la démarche initiée par cet objectif, il convient d'également aborder une approche de suppression de ces obstacles à la connectivité terre-mer au niveau des estuaires (et des lagunes côtières le cas échéant).

Propositions :

- Ajouter un pendant à l'indicateur 3 à travers un indicateur 4 : Nombre d'obstacles ayant un impact sur la courantologie, la sédimentologie ou la continuité ayant été supprimés.
- Etendre cet OE et l'ensemble des indicateurs associés à l'ensemble des façades.

D08-OE02

Il serait pertinent de mieux définir "constats confirmés" afin de faciliter la lisibilité de cet objectif. Au vu de cette formulation, on peut s'interroger sur les moyens permettant de confirmer les pollutions (aéronefs, CleanSeaNet (CSN)).

Proposition :

- Envisager un indicateur sur CleanSeaNet
- Davantage préciser le terme "constats confirmés"

D08-OE03

Indicateur 2 : La cible associée est trop peu ambitieuse. Il faut viser un certain pourcentage des ports de plaisance de chaque façade. On remarque notamment que certaines façades sont largement

lacunaires sur ce point, en particulier la façade MEMN ainsi que la façade SA en second plan. Il serait pertinent de fixer des cibles qui permettraient d'harmoniser les efforts des ports de plaisance en France. Il serait par ailleurs pertinent de mettre en exergue la distinction entre les ports certifiés Ports Propres et ceux certifiés Actifs en Biodiversité.

Proposition :

- Lancer une étude approfondie de la faisabilité de développer considérablement la quantité de ports certifiés
- Définir en conséquence des objectifs chiffrés pour chaque façade, en concentrant les efforts sur la façade lacunaires à ce jour

D08-OE06

Indicateur 3 : L'activité de dragage et d'immersion étant existante sur l'ensemble des façades, on peut s'interroger sur le fait que cet indicateur ne soit envisagé qu'en SA.

Proposition : Appliquer cet indicateur à toutes les façades.

D08-OE07

Cet objectif pourrait gagner à être évalué à travers des indicateurs ciblant des contaminants plus précis et d'importance notable sur les façades. Ne serait-ce que sur les PFAS, enjeu souligné par l'Autorité environnementale, faire le suivi de la concentration de PFAS dans le milieu marin pourrait permettre d'effectuer une typologie des PFAS présents par façade, et ainsi réussir à mieux identifier leur origine.

Propositions :

- Ajout d'un nouvel indicateur : "Concentration de PFAS mesurée en diminution une année sur l'autre", avec pour cible "diminution", et ce sur toutes les façades.
- OU Ajout d'un nouvel indicateur "mesure de concentrations de PFAS respectant les normes de qualité environnementales définies par les Directives 2000/60/CE et 2008/105/CE" avec pour cible "tendance à la hausse" (c'est-à-dire hausse du nombre de mesures respectant les normes de qualité environnementale).

En effet, les normes susmentionnées sont en cours de révision à l'échelle européenne et qu'un seuil a effectivement été annoncé et actuellement discuté pour les substances per- et polyfluoroalkylées sous la forme d'une somme de la concentration de 24 PFAS.

D09-OE01

Indicateur 1 : Il serait pertinent d'améliorer le niveau d'ambition de cet indicateur.

Proposition : Reformuler l'indicateur en : "Proportion de sites de baignade dont la qualité des eaux de baignade est d'excellente qualité".

Des travaux de réhabilitation (entre autres) ont conduit au rétablissement de la qualité des eaux de baignade. On doit pouvoir refléter le fait que des zones de baignades sont déclassées tant elles sont de mauvaise qualité.

Proposition :

- Nouvel indicateur 3 : "Evolution de la proportion de zones de baignade classée en qualité insuffisante chaque année" avec pour cible "tendance à la baisse".

D09-OEx

En alignement avec les enjeux actuels autour des PFAS ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale, nous proposons d'intégrer un OE soulignant l'importance du monitoring des PFAS en eaux de baignade.

Proposition : Nouvel OE : "Limiter et endiguer les risques d'exposition des individus aux polluants éternels, en particulier dans les zones de baignade", avec pour indicateur : "Nombre de sites de baignade faisant l'objet d'au moins 1 prélèvement PFAS annuel en saison estivale" et pour cible 100%.

D09-OEx

La pollution biologique des eaux de baignade ou récréatives correspond à la présence, en forte concentration, de micro-organismes, principalement des algues et/ou microalgues pouvant s'avérer toxiques tant pour l'environnement que la santé humaine. Les blooms algaux sont des proliférations rapides d'algues favorisées par des conditions telles que la hausse des températures ou l'excès des nutriments dans l'eau.

Proposition : Nouvel OE : "Limiter et prévenir les risques sanitaires liés aux blooms algaux et cyanobactéries en particulier vers les zones de baignade", avec pour indicateurs :

- Indicateur 1 : "Nombre de sites de baignade bénéficiant d'une surveillance régulière", avec pour cible : "100% des sites affectés par ce risque de pollution"

- Indicateur 2 : "Des seuils sont préconisés pour effectuer une gestion optimale de ces pollutions sur les sites de baignade", avec pour cible : "Oui"/"100%"

D10-OE01

Bien que les précisions annexées aux objectifs environnementaux ne soient pas contraignantes, nous alertons sur le fait que la liste des éléments considérés comme étant des "macro-déchets" n'incluent pas les déchets plastiques.

Proposition : Ajouter les plastiques à cette liste.

D10-OE02

La perte de conteneurs par les navires peut survenir dans des cas d'événements en mer, d'accidents, ou dans des cas de défaillance de sécurité majeure. D'autres pertes, certes mineures en termes de volume mais tout aussi fréquentes, sont des pertes « fonctionnelles » liées au chargement, ou à la vétusté des conteneurs. Ce phénomène a de lourdes conséquences sur l'environnement, particulièrement quand les marchandises se déversent en mer ou s'échouent sur les plages. En effet, une fois en mer, les conteneurs deviennent des déchets et représentent une menace écologique et pour la navigation. A ce jour, il est encore difficile de quantifier avec précision l'ampleur de ces pertes. Il est donc primordial que les systèmes de déclarations de pertes au niveau international, européen et national soient fonctionnels et respectés par les capitaines de porte-conteneurs et que la France mette en place un système de contrôle et de sanctions en cas de non-respect du ship planing et de la réglementation en vigueur pour la prévention de la perte de conteneur en mer.

Propositions : Ajout d'un nouvel indicateur 3 : "Nombre de déclarations de conteneurs tombés en mer", avec pour cible "Diminution du nombre de conteneurs perdus en mer dans les eaux françaises" (sous couvert que le système de déclaration soit bien respecté) et/ou "Augmentation du nombre de conteneurs récupérés"

D10-OE03

Afin d'harmoniser l'intitulé de cet objectif avec l'OE D10-OE02 sur les macro-déchets, nous faisons la proposition suivante :

Proposition : "Réduire les apports et la présence de micro-déchets sur le littoral et en mer"

Nous souhaitons également modifier certains éléments des précisions apportées à cet OE. Proposition : "Les principales sources de microdéchets > 1 mm sont la fragmentation des plus gros déchets plastiques (y compris les microfibres synthétiques issues de l'abrasion des textiles et les microparticules issues de l'abrasion des pneus) ainsi que les rejets de granulés plastiques industriels le long de la chaîne de production des plastiques. Il existe également d'autres sources, mais ayant une contribution moindre, telles que les rejets de « biobeads » par les stations d'épuration ou encore les rejets de microplastiques par les terrains de sport synthétiques via le ruissellement des eaux de pluie ainsi qu les microplastiques ajoutés intentionnellement aux produits cosmétiques, détergents, produits pharmaceutiques ou encore aux peintures. Les principaux enjeux écologiques impactés par cette pression sont la faune notamment les oiseaux marins et les tortues marines susceptibles d'ingérer les microdéchets ainsi que les contaminants chimiques, leurs zones fonctionnelles qui pourraient être affectées par le transfert d'espèces non-indigènes, et les habitats sédimentaires susceptibles d'être contaminés et de voir leur fonctionnement modifié."

D10-OE04

L'atteinte du bon état écologique du descripteur Déchets marins n'est pas non plus possible sans une intégration de la problématique de la résorption des décharges littorales, qui font d'ailleurs l'objet d'un plan national de résorption des décharges littorales. Nous proposons d'intégrer l'objectif chiffré de ce plan national afin d'assurer une cohérence entre les différentes politiques publiques de suivi et de réduction des déchets marins.

Propositions :

- Nouvel OE : "Résorber les décharges historiques présentant des risques de relargage de déchets en mer"

- Indicateur 1 associé : "Pourcentage de décharges littorales engagées dans le plan national de résorption des décharges littorales (PNRDL) qui ont été réhabilitées", avec pour cible "100% des décharges résorbées d'ici 2030" et pour précision : "La présence sur le littoral français d'anciennes décharges en front de mer constitue une menace environnementale importante, car des déchets sont susceptibles de se retrouver sur les plages ou en mer, à la suite de tempêtes ou du recul du trait de côte notamment. Ce phénomène pourrait s'accroître ces prochaines années avec le changement climatique, qui entraîne une hausse du niveau des mers et augmente les risques d'érosion côtière et de submersion marine."

- Indicateur 2 associé : "Nombre de décharges historiques en bord de cours d'eau engagées dans un plan de résorption" avec pour cible "20% des décharges identifiées par l'inventaire national" et pour précision : "Les décharges historiques en bord de cours d'eau représentent une source de pollution diffuse notamment en plastiques et autres macrodéchets. Sous l'effet de l'érosion des berges ou des crues, leurs contenus sont relargués dans les rivières et continuent leur chemin jusqu'en mer. L'identification et la résorption de ces sites sont ainsi indispensables pour prévenir de nouveaux apports de déchets d'origine terrestre vers les milieux marins. C'est l'objectif qui répond à un impératif de prévention, d'efficacité et de cohérence de l'action publique (élargissement du PNRDL)."

D10-OE05

La problématique des biomédias ne concerne pas seulement la pollution du milieu marin, elle concerne aussi la problématique de l'état sanitaire des eaux marines. Il est essentiel de cibler spécifiquement ces biomédias afin d'assurer le bon état écologique.

Proposition :

- Nouvel OE : "Réduire les apports et la présence de biomédias issus des stations d'épuration retrouvés en mer et sur le littoral", avec pour indicateur 1 : "Quantité de biomédias collectés sur les littoraux" et pour cible "Tendance à la baisse"

- Ajout de la précision suivante : "Les biomédias issus des stations d'épuration sont régulièrement retrouvés sur les littoraux. L'appellation biomédia inclut tout support mobile en plastique ayant pour fonction d'augmenter la surface de prolifération bactérienne. Ils peuvent prendre plusieurs formes : biomédias, biobeads, billes de polystyrène. Ils peuvent s'échapper des systèmes d'assainissement de manière diffuse ou en grande quantité à la suite d'incidents majeurs. Cet objectif répond aux objectifs fixés par la DERU 2 visant la mise en oeuvre de moyens de rétention adaptés au niveau des STEP. Cet indicateur devrait donc permettre de surveiller l'efficacité des nouvelles mesures prises."

2. Objectifs socio-économiques

Le développement des activités anthropiques tel que visé par les objectifs socioéconomiques manque de notion de durabilité de l'implantation de ces activités sur le territoire. En effet, la limitation de l'artificialisation du littoral, voire la renaturation de certains espaces, est indubitablement essentielle pour la pérennité d'activités dépendant d'une proximité à l'espace littoral et marin. Ceci posé, il est nécessaire d'intégrer davantage d'objectifs socio-économiques permettant de combiner limitation de l'artificialisation et développement des activités économiques.

Transport maritime et espaces portuaires

Les OSE concernant le transport maritime et espaces portuaires manquent cruellement d'éléments visant la réduction des impacts de l'aménagement du territoire autour des activités portuaires.

Proposition : Nouvel OSE visant la réduction de la vitesse des navires de 40% en AMP et de 25% en dehors des AMP.

La limitation de l'artificialisation du littoral, voire la renaturation de certains espaces, est indubitablement essentielle pour la pérennité d'activités dépendant d'une proximité à l'espace littoral et marin. Les ports doivent prendre pleine conscience du rôle qu'ils jouent dans l'artificialisation des littoraux, et, de fait, de leur responsabilité dans la mitigation de ce phénomène.

Propositions :

- Nouvel OSE visant à contenir les nouveaux aménagements liés à l'adaptation portuaire dans l'enceinte même des espaces déjà artificialisés des espaces portuaires ;

- Nouvel OSE visant à limiter le mitage portuaire sur les espaces naturels – voire les espaces protégés.

Dans un contexte de détricotage du droit de l'environnement vers une limitation drastique de la démocratie environnementale, on ne peut que s'inspirer du débat public ayant eu lieu concernant les projets de réindustrialisation et de décarbonation du territoire de Fos-sur-Mer et de l'étang de Berre du 2 avril au 13 juillet 2025.

Proposition : Nouvel OSE visant 100% des Grands Ports Maritimes devant avoir organisé une concertation du public sur l'aménagement de son territoire d'ici 2030.

Energies marines renouvelables

Dans la continuité des propositions ci-dessus concernant la limitation de l'artificialisation, il convient d'inclure un objectif plus précis concernant l'atterrissage et le raccordement et l'impact que ces travaux ont sur l'artificialisation du littoral.

Proposition : Nouvel OSE proposant que 100% des atterrages et raccordement en zone déjà anthropisée.

Tourisme, loisirs maritimes et littoraux

Dans la continuité des OSE proposés dans la SFM et visant la transition écologique du nautisme, il est essentiel de proposer une mesure mentionnée à de nombreuses reprises dans le cadre de La mer en débat : la limitation, voire la suppression in fine, de l'activité de jet ski nautique.

Proposition : Nouvel OSE visant l'interdiction des engins de loisir de type motomarine dans l'ensemble des aires marines protégées.

L'OSE 11C Favoriser l'aménagement de zones dédiées aux croisiéristes en renforçant les synergies ville/port sur le littoral semble ne pas prendre en compte les volontés des habitants du littoral dont la santé et le bien-être sont impactés par l'activité de croisière, en particulier sur la façade MED. Il est indéniable que davantage développer cette activité va à l'encontre des objectifs de sobriété qui s'imposent à nous.