

CONSEIL MARITIME DE FAÇADE DE MÉDITERRANÉE



Fascicule opérationnel



L'État sur le littoral et en mer Méditerranée



Direction interrégionale de la mer Méditerranée – septembre 2016

www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr

Le mot des préfets coordonnateurs de façade



Pourquoi un tel fascicule ?

L'engagement de notre pays en faveur d'une politique maritime intégrée mobilise de nombreux acteurs, publics et privés, institutionnels et associatifs ; comprendre le rôle et la place de chacun ainsi que les synergies développées, est essentiel.



La création des Conseils maritimes de façade (CMF) a été une première réponse à ce besoin. En réunissant sous notre présidence représentants de l'État, des collectivités locales, des organisations socio-professionnelles, d'associations d'usagers et de protection de l'environnement ainsi que des personnalités qualifiées reconnues, il permet à ces acteurs divers et représentatifs d'intervenir dans les modalités de gestion des espaces maritimes, sans pour autant remettre en cause les prérogatives juridiques de chacun.

Instance de concertation dédiée à l'élaboration des instruments d'orientation de la politique maritime et littorale à l'échelle de notre façade, et notamment du document stratégique de façade qui déterminera les orientations de développement durable applicables à l'ensemble des activités maritimes en Méditerranée française, il ne peut mener à bien sa mission qu'à travers des discussions et des débats éclairés.

C'est la raison pour laquelle nous avons chargé la direction interrégionale de la mer Méditerranée de rédiger un fascicule décrivant l'organisation de l'État, ses compétences, ses domaines et ses espaces d'intervention en mer et sur le littoral. Se présentant sous la forme de fiches synthétiques et illustrées, ce document apporte ainsi les précisions dont auront besoin les acteurs du monde maritime et littoral pour mener à bien leur mandat au sein du CMF. Il a vocation aussi à apporter un éclairage sur l'organisation des services de l'État en mer et sur le littoral.

Ce document sera par ailleurs disponible en version électronique sur le site de la direction interrégionale de la mer Méditerranée (www.dirm-mediterranee.gouv.fr) et régulièrement actualisé, afin que les informations qu'il renferme puisse être portées à la connaissance du public. Gageons que cela offre au monde maritime et littoral une meilleure visibilité et un plus grand potentiel d'action.

Nous formons le vœu que ce fascicule réponde à ce besoin de connaissance et cette envie de naviguer plus avant dans les dossiers qui mobilisent nos énergies.

Le VAE Charles-Henri de La Faverie du Ché
Préfet maritime de la Méditerranée

Stéphane Bouillon
Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur



Les fiches

1. Les domaines d'intervention.

Les marins et les travailleurs de la mer et du littoral.

Le navire.

La sécurité maritime.

La sécurité de la navigation.

La sauvegarde de la vie humaine en mer.

L'Action de l'État en mer.

Le transport maritime.

La pêche professionnelle et l'aquaculture.

La plaisance, les activités de loisir et le tourisme.

Les enjeux du littoral et la gestion du domaine public maritime.

Biodiversité : l'outil des aires marines protégées.

Les parcs nationaux.

Les réserves naturelles ayant une partie maritime.

Les arrêtés de biotope ayant une partie maritime.

Les parcs naturels marins.

Les sites Natura 2000.

Les parties maritimes du domaine du Conservatoire du littoral.

Les pollutions.

Les énergies marines renouvelables.

L'exploitation minière et pétrolière des fonds marins.

Les travaux publics maritimes.

La recherche et la formation.

2. Les espaces.

Le littoral et le domaine public maritime (DPM).

Les eaux intérieures.

Les eaux territoriales.

La zone économique exclusive.

Les zones maritimes sectorielles.



3. Les intervenants.

Les autorités européennes.

La coordination nationale.

Le ministère chargé de la mer.

Le ministère de la Défense.

Les autres départements ministériels.

Le préfet maritime de la Méditerranée.

Les préfets de région.

Les préfets de département.

Les préfets coordonnateurs.

La direction interrégionale de la mer Méditerranée

Les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

Les directions départementales des territoires et de la mer / Les délégations à la mer et au littoral.

Les directions départementales de la cohésion sociale et de la protection des populations.

Le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS).

La Marine nationale.

La Gendarmerie maritime.

La Gendarmerie et la Police nationales.

Les Douanes.

La Sécurité civile.

Le Bataillon des marins-pompiers de Marseille (BMPM).

Les besoins de contrôle et de surveillance des aires marines protégées.

Le département de recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM).

Le registre international français (RIF).

Le Grand port maritime de Marseille.

L'antenne Méditerranée de l'Agence des aires marines protégées.

L'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer – IFREMER .

Le Parc national de Port-Cros.

Le Parc national des Calanques.

L'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse.

Les experts associés au Conseil maritime de façade de Méditerranée.



1. LES DOMAINES D'INTERVENTION

Les marins et les travailleurs de la mer et du littoral

« Il y a trois sortes d'hommes : les vivants, les morts et ceux qui vont sur la mer »
Aristote (I^{er} siècle av. J.-C.)

Pourquoi réglementer ?

La mer est une frontière particulièrement vaste, où les mouvements d'hommes et de marchandises sont aisément possibles, à la condition de savoir naviguer.

L'État se doit donc de contrôler l'accès et l'exercice du métier de marin pour des motifs :

- de police (contrôles aux frontières) ;
- d'ordre public (santé, hygiène, moralité à bord) ;
- de sécurité (qualifications professionnelles) ;
- de respect de la législation sociale en suivant et retraçant son activité au cours de sa carrière.

Qu'est-ce qu'un marin ?

C'est une personne remplissant certaines conditions, qui contracte un engagement envers un armateur ou embarque pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien ou au fonctionnement du navire.

Lorsqu'un candidat à la profession de marin se présente devant le service de l'État en charge de son suivi (la direction départementale des territoires et de la mer/délégation à la mer et au littoral – DDTM/DML), celui-ci va vérifier qu'il réunit toutes les conditions requises pour exercer la profession de marin : **sa nationalité, ses aptitudes physiques, sa formation professionnelle, sa moralité, son âge et son engagement** (la vérification du caractère maritime et professionnel de l'emploi).

En 2015, sur les 41 900 marins actifs français, la Méditerranée en compte près de 5 900 sur la flotte de commerce et 2 400 à la pêche.

Les autres catégories de travailleurs :

Les gens de mer travaillent à bord des navires, en participant à son exploitation, sans répondre toutefois à la définition de marin. Ces personnels ne bénéficient pas du même régime social que les marins.

Les travailleurs de la mer et du littoral non embarqués : ce sont tous les autres salariés qui ne participent pas directement à l'exploitation des navires, mais interviennent pourtant dans le secteur maritime. Ces métiers sont multiples et concernent par exemple l'exploitation et la transformation des produits de la pêche ou de l'aquaculture, la construction navale, la manutention portuaire, le tourisme balnéaire, la défense, etc.

Le navire

Un navire est un bien meuble qui possède une individualité comparable à celle d'une personne : il naît (sur la cale de construction), possède un nom, une nationalité, un domicile (son port d'attache), des pièces d'identité (documents de bord) et une activité (lucrative ou d'agrément). Plus précisément, c'est un engin flottant construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci.

La francisation

C'est l'acte obligatoire et payant (y compris pour les véhicules nautiques à moteur – VNM – de puissance moteur réelle supérieure ou égale à 90 kilowatts) délivré par l'administration des Douanes constatant la nationalité française d'un navire. Elle a lieu avant son immatriculation. Il constitue également le titre de propriété du navire. La forme de l'acte de francisation est différente selon que le navire soit de plaisance, de commerce ou de pêche.

Des dispenses existent pour les navires de plaisance d'une longueur inférieure à 7 mètres et de puissance inférieure à 22 chevaux fiscaux qui ne se rendent pas dans les eaux territoriales étrangères.

Le jaugeage

C'est ce qui permet de calculer le montant des droits de francisation. Il est donc obligatoire pour tous les navires battant pavillon français à l'exception des navires de plaisance dont la longueur est inférieure à 24 mètres. Il est réalisé par le Centre de sécurité des navires (direction interrégionale de la mer) pour les moins de 15 m, et un organisme certifié au-delà. Ce critère a des conséquences sur les qualifications professionnelles nécessaires, les zones de navigation, et la réglementation sociale des marins (catégories de classement et taux des cotisations et contributions à l'Établissement national des invalides de la marine - ENIM).

L'immatriculation

Les navires français doivent être immatriculés dans une DDTM, ce qui permet d'identifier les navires et de suivre leur situation au regard des lois et règlements. Tous les navires français effectuant une navigation maritime sont assujettis à l'immatriculation, à l'exception des navires des forces armées. Elle sanctionne le rattachement d'un navire à un port et le soumet au régime juridique applicable dans ce port. Elle détermine, en outre, certaines compétences administratives ou judiciaires.

Les titres de navigation

Il est délivré au navire ayant rempli toutes ces conditions. Il constitue l'autorisation officielle de naviguer dans les eaux maritimes et/ou d'exploiter le navire. Il existe trois titres de navigation :

- **Le rôle d'équipage** pour les navires armés par des marins professionnels, en fonction du genre de navigation correspondant à leur activité, leur zone ou leur durée de navigation. Ces activités peuvent être de quatre natures : commerce (long court, cabotage ou navigation côtière), pêche (petite pêche, pêche côtière, pêche au large, grande pêche), plaisance professionnelle ou cultures marines.
- **Le permis de circulation** pour les navires utilisés à titre professionnel, mais dont l'équipage n'est pas composé de marins professionnels affiliés à l'ENIM (fonctionnaires, ostréiculteurs effectuant une navigation inférieure à 3 milles marins aller-retour).
- **La carte de circulation** : elle est délivrée aux navires effectuant une navigation de plaisance sans équipage salarié.

La sécurité maritime

Pourquoi contrôler ?

Les navires de commerce, de pêche et de plaisance sont soumis à **un suivi administratif**. L'État se doit d'assurer la sécurité des navires, des équipages, des passagers et des autres usagers de la mer, ainsi que prévenir les risques pour la navigation maritime et la qualité des milieux marins.

Sur quelles bases ?

Ces navires sont donc soumis à des règles de sécurité nationales et internationales (des prescriptions techniques, la qualité professionnelle des marins, l'hygiène, le confort, etc.). Le respect de cette réglementation peut être contrôlé par les **États accueillant dans leurs ports** les navires battant pavillon d'un autre État ou directement par les États n'importe où sur les navires battants leur pavillon. Ces contrôles consistent à vérifier l'existence et la validité des certificats internationaux délivrés par l'État du pavillon, et plus largement la conformité des navires aux règles internationales.

Des ententes régionales pour des contrôles plus efficaces

Pour éviter le sur-contrôle par l'État du port, des ententes régionales ont été mises en place : on les appelle des **Memorandum of understanding (MOU)**. Le but des MOU est d'accroître la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin, et d'améliorer les conditions de vie et de travail des marins, en faisant coopérer les États *via* les échanges d'informations, de mise en commun des objectifs de contrôles, de procédures et de résultats pour permettre un ciblage et un suivi des navires, sans entraîner de discriminations entre les pavillons.

La France est partie du MOU de Paris (l'un des plus réputés au monde) et de l'IOMOU pour l'Océan Indien. Elle est en outre observatrice pour le Mediterranean-MOU et le Carribean-MOU.

L'organisation des inspections au sein du Paris-MOU

Tous les navires sont soumis à **une visite obligatoire** avec une périodicité qui dépend du profil de risque du navire (élevé, standard, faible), selon des critères génériques et des critères historiques comme le nombre de déficiences déjà relevées.

Trois types d'inspections existent dans ce cadre : **les inspections initiales, les inspections plus détaillées, et les inspections renforcées** qui correspondent à des contrôles de plus en plus poussés du fait de l'état général du navire, son historique en matière de sécurité maritime (enregistré dans l'application informatique THETIS) et de l'application des recommandations formulées lors des inspections précédentes.

L'inspecteur contrôlant le navire peut, pour un manquement à la sécurité, interdire au navire de prendre la mer tant que le risque n'a pas disparu. Il peut aussi l'autoriser à se rendre dans le chantier naval le plus proche. Il peut aussi prendre des mesures d'immobilisation. La liste des navires immobilisés est rendue publique. Enfin, si un navire ne se conforme pas aux conditions fixées, il peut être banni des ports des États parties au MOU, le but étant d'éliminer les navires sous-normes.

La sécurité de la navigation

Naviguer en sécurité, une obligation des États côtiers

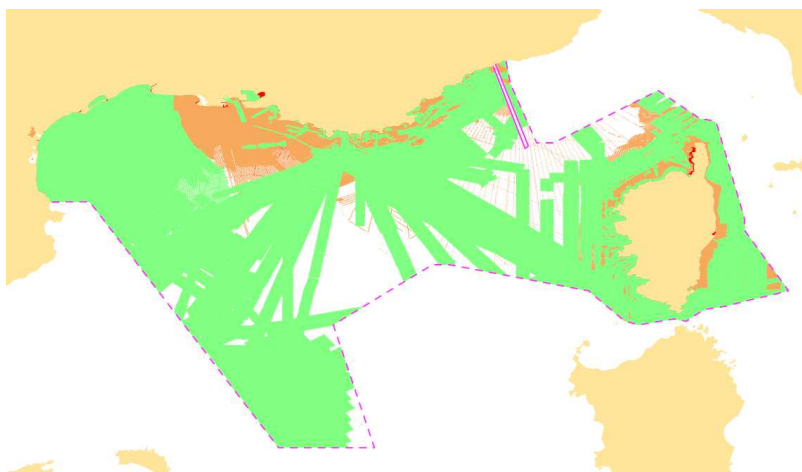
La liberté de circulation en mer repose sur l'obligation de garantir la sécurité de la navigation. Un chapitre est d'ailleurs dédié à cette question dans la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974, SOLAS). Les États se sont très tôt organisés pour garantir cette sécurité sur l'ensemble des océans, à travers l'Organisation hydrographique internationale (OHI) créée en 1921 pour promouvoir la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin. Comptant 85 États côtiers, la France y est représentée par le Service Hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM).

Se déplacer en mer en sécurité, grâce à l'information nautique

Au-delà de la simple connaissance des règles de navigation, se déplacer en mer en sécurité nécessite l'utilisation de cartes marines et de documents pour la navigation tenus à jour en permanence grâce à l'information nautique collectée auprès de tous les usagers de la mer : profondeurs, dangers pour la navigation (hauts-fonds, épaves, câbles sous-marins...), aides à la navigation, constituées par les amers, le balisage, les phares, les zones réglementées, mais aussi les informations relatives à l'environnement comme les natures de fonds, les courants, la marée, la météorologie ou les équipements portuaires. La coordination du recueil et de la diffusion de l'information nautique est assurée par le SHOM, qui s'appuie sur un réseau d'acteurs, dont les commandants de zone maritime, coordinateurs délégués. Ces services sont standardisés à l'échelle internationale sous l'égide de l'OHI.

L'adéquation de la connaissance et des besoins

Afin de répondre à ces exigences, il reste nécessaire d'actualiser les données recueillies et de vérifier leur réalité et leur évolution. A cette fin, les services hydrographiques organisent et gèrent les connaissances nécessaires à la production de l'information nautique, permettant ainsi de visualiser la qualité des données. Pour la France, le SHOM élabore un **programme national d'hydrographie (PNH)** fondé sur un inventaire des connaissances qu'il détient et qui lui sont communiquées, et un recensement continu des besoins.



Extrait du PNH, déc. 2015 pour la façade méditerranéenne : en vert les zones levées depuis 1980 ; en orange, celles levées entre 1950 et 1980 ; en rouge, celles levées avant 1950 ; et en blanc, celles où le SHOM ne dispose pas de levés.
Source : SHOM

La sauvegarde de la vie humaine en mer

Les origines du sauvetage en mer

La solidarité des marins a très longtemps animé les actes d'assistance et de sauvetage maritime ; elle se manifeste à l'heure actuelle dans un contexte de coordination défini au niveau international et intégré par les États côtiers.



En 1960, la conférence internationale sur le sauvetage de la vie humaine en mer (SOLAS) a donné lieu à une recommandation faite à l'ensemble des nations maritimes. Elle s'est traduite en France par la création des **centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)**. Sur le littoral méditerranéen, le CROSS Méditerranée (CROSSMED) a alors vu le jour en 1968, sur la commune de La Garde (Var), puis un second centre est venu renforcer le premier en 1985 près d'Ajaccio en Corse.

Le rôle central du CROSS

Le sauvetage est alors l'action qui consiste à récupérer des personnes en détresse en mer, à leur donner les premiers soins (médicaux ou autres), et à les mettre en lieu sûr.

Le CROSS a pour mission de centraliser les appels de détresse des usagers de la mer, grâce notamment à une veille permanente des fréquences du système mondial de détresse et de sécurité en mer. Il est joignable via **le canal VHF 16** d'urgence en mer ou par **téléphone au 196**.

Une fois l'alerte réceptionnée, l'analyse est faite de la situation et l'envoi des moyens nautiques ou aériens peut être décidé. Le CROSS coordonne alors la mission de sauvetage par délégation du préfet maritime. Ces moyens sont nombreux : il peut s'agir des moyens de l'État (marine nationale, douanes, affaires maritimes, etc.), des moyens des collectivités territoriales (SDIS), tout moyen privé à proximité ou encore des moyens de la Société nationale de sauvetage en mer.

La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)

La SNSM est une association loi 1901, créée en 1967 et reconnue d'utilité publique en 1970. Elle a vocation à secourir bénévolement et gratuitement les vies humaines en danger en mer et sur les côtes.



Présente sur la façade méditerranéenne grâce à ses cinquante stations permanentes renforcées par des antennes en été, et armées principalement de bénévoles, elle réalise près de la moitié des interventions sur engagement direct du CROSS ou sur demande d'assistance formulée par un navire à partir de ses canots tout-temps, vedettes, embarcations légères (semi-rigides, VNM), voire de ses quelques moyens terrestres.

La SNSM est financée à 18 % par des subventions publiques (ministère du Développement durable, collectivités territoriales, marine nationale...) et à 50 % par les dons des particuliers.

L'Action de l'Etat en mer

La mer constitue pour la France une frontière naturelle. C'est également un espace de liberté reconnu par les conventions internationales au premier rang desquelles la **Convention des Nations-Unies pour le Droit de la Mer**, dite Convention de Montego Bay (1982).

Les missions qui incombent en mer à l'État sont définies par un arrêté du Premier ministre du 22 mars 2007. Il y en a 45 qui sont regroupées dans 10 domaines d'intervention. Schématiquement, elles relèvent de deux grands domaines.

Il s'agit d'abord des missions de défense de la souveraineté et des intérêts de la Nation :

- défense maritime du territoire ;
- surveillance ;
- renseignements et coercition ;
- respect des engagements internationaux du pays (par exemple la défense du libre passage dans les détroits internationaux).



Source : www.defense.gouv.fr



Source : www.defense.gouv.fr

Le second type de missions concerne la police administrative et le service public :

- sauvetage en mer ;
- sécurité et sûreté maritime ;
- protection de l'environnement et des ressources ;
- missions de polices.

Il s'agit donc d'assurer la surveillance générale des approches maritimes et des eaux sous souveraineté ou sous juridiction : surveillance de la navigation, surveillance des espaces protégés, protection du trafic maritime, protection de l'environnement, protection du patrimoine marin et des ressources maritimes, luttés contre les activités illicites.

Le transport maritime

Le transport maritime est aujourd'hui le principal mode de transport utilisé pour le transit intercontinental des marchandises : **90 % du commerce mondial passe par la mer**. Il demeure également un vecteur majeur du transport de passagers.

Quelques chiffres

La Méditerranée représente l'une des principales routes maritimes du commerce international avec un tiers des échanges mondiaux. Les eaux méditerranéennes sous juridiction française sont un espace de transit particulièrement fréquenté. Ainsi, plus de 18 400 navires ont transité en 2013 dans le canal de Corse selon le CROSSMED. C'est enfin également une zone particulièrement fréquentée pour le trafic à passagers de lignes régulières vers la Corse (pour laquelle un service public maritime est assuré), l'Italie et le Maghreb, ainsi qu'avec le développement de la croisière, en particulier à partir de Marseille.

En effet, en matière de trafic de passagers, **cette zone maritime représente 30 % des mouvements au niveau national, soit environ 10,3 millions de passagers**, principalement en raison des liaisons avec la Corse et l'Afrique du Nord. Même si le premier port français en nombre de passagers demeure celui de Calais, les cinq ports suivants sont méditerranéens : Marseille et Bastia (2,5 millions chacun), Ajaccio et Nice-Villefranche (1,8 millions chacun) et Toulon (1,5 millions).

De plus, **38 % de ce trafic de passagers est constitué de croisiéristes** : les trois premiers ports de croisière français sont situés en Méditerranée. Il s'agit de Marseille, Nice-Villefranche et Ajaccio.

Ces chiffres font apparaître l'importance de la surveillance de la navigation et des enjeux de sauvegarde de la vie humaine en mer, d'autant que des projets d'extension des capacités de réception de passagers et d'offres d'escales attenantes se développent sur le littoral, à l'exemple du projet d'aménagement de « Marseille-Provence Cruise Center » à Marseille pour accueillir près de sept navires en même temps. En 2009 le port de Marseille accueillait 690 000 croisiéristes, en 2013 près d'un million, signe d'un véritable développement.

L'organisation du trafic

Le CROSSMED est responsable de la mise en œuvre des mesures d'organisation du trafic maritime définies par le préfet maritime, dans les espaces les plus fréquentés et où les risques sont les plus grands à la fois pour la navigation, l'homme et l'environnement. C'est le cas dans **les Bouches de Bonifacio**.

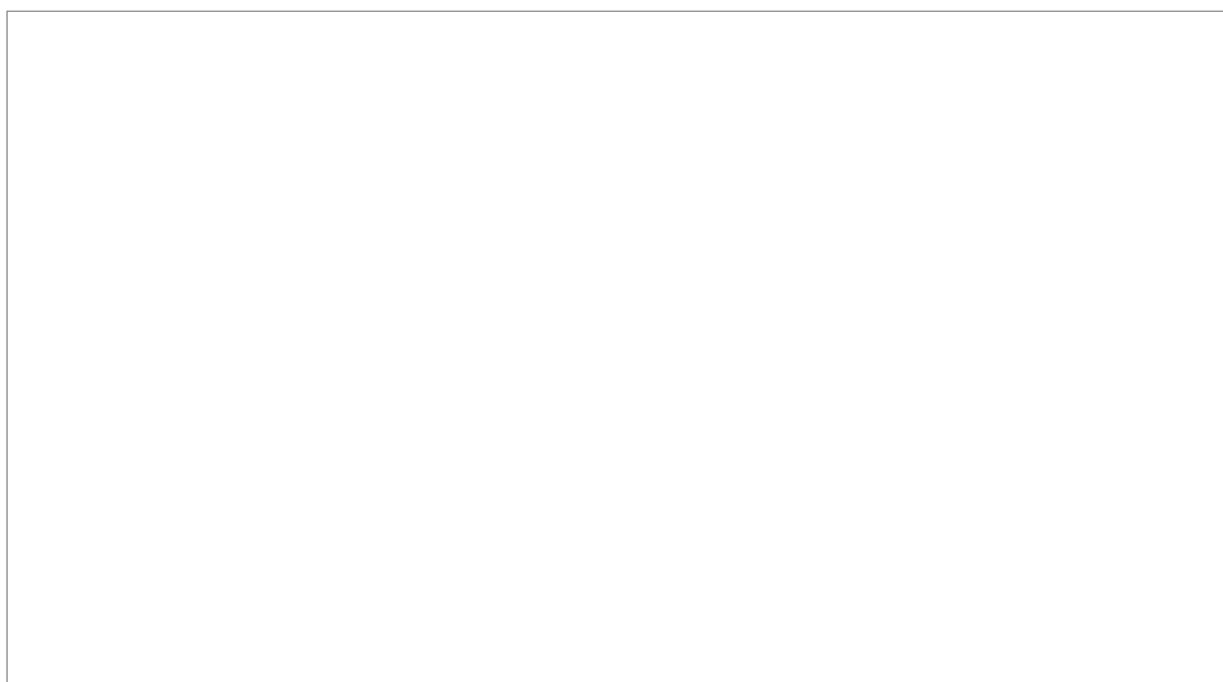
Ce dispositif vise à concilier la nécessaire préservation de l'environnement dans cette zone écologiquement sensible et le statut de détroit international des Bouches qui suppose un droit de transit sans entrave de tous les navires. Ainsi, le détroit a été classé zone maritime particulièrement vulnérable (ZMPV) par l'OMI en 2011, première zone de ce type en Méditerranée.

.../...



Ce classement a permis l'instauration de mesures telles qu'une interdiction de naviguer dans le détroit pour les navires transportant des matières dangereuses battant pavillon français ou italien, en tant qu'États riverains, ou en effectuant un transport de ces matières entre ces deux États, quel que soit leur pavillon. L'encadrement du transit des autres navires s'articule autour de l'existence d'une route recommandée à double sens de circulation dans le détroit sous pilotage hauturier, de deux zones de passage recommandées à l'entrée et à la sortie de la route et de l'obligation de compte rendu pour tous les navires dont le tonnage est supérieur ou égal à 300 UMS.

La Méditerranée apparaît donc comme un espace de véritables enjeux pour le transport maritime. La massification des flux maritimes mondiaux induit nécessairement une augmentation de la proportion de marchandises débarquées en Méditerranée dans les différents ports de commerce, au premier rang desquels se situe le grand port maritime de Marseille. Cette évolution attendue est susceptible d'induire une fréquentation de l'espace maritime en hausse et par conséquent une augmentation du risque d'accident, de rejets illicites, de conflits d'usages, d'introduction d'espèces non indigènes invasives ou encore de perturbations sonores.



Source : SHOM

La pêche professionnelle et l'aquaculture

Sur la pêche professionnelle

La pêche professionnelle est une activité particulièrement encadrée par le droit communautaire et national. *La politique commune des pêches* vise à garantir un bon niveau de conservation, de gestion et d'exploitation des ressources aquatiques vivantes, de limiter les répercussions de la pêche sur l'environnement, et encadrer économiquement le secteur en cherchant à garantir la bonne adéquation entre la capacité de la flotte de pêche et la ressource disponible pour ne pas l'épuiser. Cette politique concerne tous les maillons du secteur puisqu'elle intègre également l'organisation commune des marchés et la consommation finale des produits également contrôlés.

Au-delà de l'aspect réglementation et contrôle, l'action de l'État sur ce secteur relève aussi d'*un encadrement économique*. Il passe par des aides à la construction ou la destruction et à l'exploitation des navires de pêche, et enfin à l'organisation de la production et des marchés du poisson. À titre d'exemple, l'évolution de la flotte en Méditerranée depuis les années 1990 indique l'importance d'accompagnement de cette profession, des choix structurels effectués quant à l'approvisionnement alimentaire du pays et les modèles économiques des entreprises de pêche. Depuis cette période, la flotte de pêche de Méditerranée a perdu 11 % de ses navires avec des évolutions très contrastées selon les catégories de taille de navires (la flotte des 12-18 m a perdu près de la moitié de ses navires, les 18-25 m un quart tandis que celle des plus de 25 m – exclusivement des senneurs à thon rouge – a augmenté de 42 %).

Quelques chiffres sur la pêche

La pêche maritime emploie près de **2 400 marins** en Méditerranée, soit 13 % de l'emploi national du secteur. La structure de la pêche dans les régions méditerranéennes françaises en fait *une pêche artisanale* dont l'essentiel de l'activité se situe dans les eaux territoriales : 91 % de la flotte de pêche en Méditerranée relève de la petite pêche. Le principal quartier maritime de la façade est le quartier de **Sète** avec plus de **500 navires immatriculés** (soit plus d'un tiers de la flotte de pêche de la façade). Les chalutiers, qu'ils soient de fond ou pélagiques (de plus de 12 m) sont majoritairement concentrés en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées.

Sur l'aquaculture

Depuis le début des années 1980, dans un contexte de diminution continue de l'exploitation des ressources marines sauvages, la production totale de l'aquaculture a connu une croissance considérable. À l'échelle mondiale, la production aquacole est devenue le secteur de production alimentaire animale qui connaît *la plus forte croissance*. L'aquaculture fournit aujourd'hui 43 % de tout le poisson consommé par les hommes et le nombre d'espèces aquatiques domestiquées ne cesse d'augmenter.

.../...



En France, si la conchyliculture fait depuis longtemps partie intégrante du paysage littoral et maritime, la pisciculture marine y est moins développée, au contraire de plusieurs pays voisins (Espagne, Grèce, Italie notamment). À titre de comparaison, la production annuelle française à partir de fermes de cages en mer (loups, dorades, maigres) s'élevait à 5 700 tonnes en 2010 contre 63 000 tonnes pour la production annuelle grecque pour ces mêmes espèces. Les freins identifiés sont principalement la concurrence pour l'accès à l'espace littoral (pression foncière notamment) ainsi que les conflits d'usages et les enjeux environnementaux présents sur le littoral, à terre comme en mer.

Les fermes aquacoles en mer Méditerranée se caractérisent par une faible emprise (moins de trois ou quatre hectares par site) et par des démarches de valorisation qualitative des produits (label Rouge, certification Agriculture Biologique...). De même, si elle ne crée pas d'emplois de masse, cette activité utilise une main d'œuvre qualifiée, voire très qualifiée, en raison de la technicité du secteur mais aussi du parti pris qualitatif qui permet de garantir l'avantage compétitif des productions régionales. Elle fait appel à des partenariats de haut niveau pour maintenir et améliorer les processus d'élevage et la qualité de la production en maîtrisant les impacts environnementaux.

Dans le but d'assurer le développement des activités aquacoles marines en harmonie avec les autres activités littorales, ***des schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine (SRDAM)*** ont été élaborés en concertation avec les acteurs de la mer et du littoral. Ils présentent des zones propices au développement de sites piscicoles et conchylicoles.

Quelques chiffres sur l'aquaculture

En 2009, les entreprises ***conchylicoles*** du littoral méditerranéen ont représenté, par rapport au niveau national 12% du volume des ventes de coquillages pour la consommation (7% pour les huîtres, 19% pour les moules et 5% pour les autres coquillages) pour 8% de la valeur des ventes (respectivement 4%, 16% et 9%). Le littoral méditerranéen concentre 15% des entreprises nationales et 12% des emplois conchylicoles. Ces activités conchylicoles sont concentrées en majorité dans le département de l'Hérault (88% des emplois), où l'ostréiculture se pratique principalement dans les étangs littoraux. L'activité mytilicole est plus diversifiée géographiquement et se répartit entre productions de lagune et de pleine mer. Le nombre d'emplois du secteur est orienté à la baisse sur la période 2002-2009 (-12%), malgré une tendance à la hausse pour les ventes et la consommation de coquillages, notamment de moules.

En ce qui concerne ***la pisciculture***, 20 entreprises ont été recensées en 2009 sur le littoral méditerranéen, pour 204 emplois équivalents temps plein (ETP) représentant 35% des emplois nationaux. La part des entreprises du littoral méditerranéen dans le chiffre d'affaires métropolitain de la pisciculture marine s'élève à 37%. En Méditerranée, comme en Manche-Mer du Nord, la production piscicole est principalement orientée vers le grossissement, tandis que sur la façade Atlantique, l'activité d'écloserie domine. La production, essentiellement de loups, dorades et maigres, est d'environ 2 500 tonnes par an.

La plaisance, les activités de loisir et le tourisme

Un peu d'histoire...

Avec la progression du temps libre et la montée de ce que les sociologues et les historiens ont appelé la société de loisir, les activités balnéaires, de plaisance ou de sports nautiques se sont démocratisées. Pour le bien-être des populations durant ces périodes, pour leur sécurité, mais aussi pour limiter les nuisances à la fois pour les riverains et le milieu naturel, ces activités sont encadrées par l'État et nécessitent des aménagements.

En effet, tous les littoraux ne sont pas touristiques, ni même organisés pour accueillir des activités toute l'année. La volonté politique et celle des acteurs est primordiale, à l'exemple de la mission des années 1960, *la mission Racine*, qui a développé le tourisme dans le Languedoc-Roussillon en créant *ex nihilo* les stations balnéaires de Port-Barcarès, Saint Cyprien, Port-Leucate, Gruissan, Le Cap d'Agde, La Grande-Motte et Port-Camargue dans une logique d'aménagement et de soutien à un territoire particulier.

La Méditerranée, leader sur le tourisme

L'analyse de l'activité touristique en Méditerranée occidentale montre la **prédominance** de cette région par rapport aux autres façades métropolitaines, tant au niveau de l'emploi, de la fréquentation touristique que de l'offre d'hébergement.

En effet, les activités touristiques en Méditerranée regroupent 40 % des effectifs salariés de l'ensemble des régions littorales, et 16 % des effectifs salariés du secteur au niveau national, soit environ 131 000 personnes en 2008. Le nombre total de nuitées en Méditerranée s'élève à 66 millions en 2008, soit près de 45 % des nuitées sur le littoral métropolitain, réparties équitablement entre l'hôtellerie de tourisme (essentiellement en PACA) et l'hôtellerie de plein air (en Corse et en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées). La capacité d'hébergement touristique des communes littorales en Méditerranée s'élève à 3,1 millions de lits et regroupe près de 45 % de l'offre en bord de mer de métropole.

La Méditerranée, leader sur la plaisance

Cette prédominance de l'économie présentielle est accentuée par **les activités de plaisance** qui se déroulent toute l'année, favorisées par un climat clément.

En effet, avec 401 517 embarcations immatriculées en 2014, la Méditerranée est la façade la plus importante de France métropolitaine concernant la navigation de plaisance. Il s'agit majoritairement de navires à moteur (81 %) dont plus des trois quarts sont inférieurs à 6 mètres. La façade maritime dispose de 184 ports et installations de plaisance, dont la majorité des places se trouvent en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le poids économique des ports de plaisance est conséquent au niveau national et local, d'autant qu'en moyenne, 100 places dans un port de plaisance génère 1,6 emplois

.../...

salariés directs et environ 6,5 emplois indirects (ventes de bateaux, services aux plaisanciers, locations, sorties en mer). Sachant que le nombre total d'anneaux d'amarrage recensés sur la façade est d'environ 89 200, on peut estimer à 1 440 emplois directs et 5 800 emplois indirects engendrés par l'exploitation des ports de plaisance en Méditerranée.

Une pêche récréative importante mais difficilement évaluable

La pêche récréative est également une activité importante, au croisement de la réglementation des pêches et de la réglementation de la plaisance.

Pratiquée ou non à partir d'un navire de plaisance, l'évaluation de l'importance économique et sociale de cette activité n'est pas aisée en l'absence sensible de données. Néanmoins, à l'issue d'une enquête réalisée par l'Ifremer, la DPMA et l'institut BVA en 2007-2008, il est apparu qu'en Méditerranée, les pêcheurs de loisir (majoritairement de bord) dépensent près de 384 millions d'euros par an (de manière directe et indirecte) pour pratiquer ce loisir.

La baignade

Le littoral méditerranéen compte 38 % des zones de baignades métropolitaines (principalement dans le Var et les Alpes-Maritimes).

Contrairement aux autres littoraux, peu de zones de baignade sont aménagées au sens de la définition du ministère chargé des sports (zones délimitées matériellement pour la baignade surveillée). Ceci pose des problèmes liés à la sécurité de la baignade évidents quand le rapprochement est fait avec le nombre de touristes présents sur littoral méditerranéen.

Les sports nautiques : encore leader

Enfin, sur les sports nautiques, **la voile** est le sport nautique organisé autour d'une fédération le plus répandu en Méditerranée. Un tiers des pratiquants métropolitains sont méditerranéens.

Concernant le nombre de pratiquants **des sports sous-marins** en Méditerranée, on l'estime à plus de la moitié de l'ensemble des départements littoraux de métropole. Les fonds méditerranéens restent donc les plus prisés pour la plongée sous-marine en France métropolitaine.



Source : Agence des aires marines protégées

Enfin, une activité est en fort développement sur le littoral méditerranéen : le **kite surf**, avec une centaine de sites réguliers de pratique (appelés des « spots ») identifiés.

Les enjeux du littoral et la gestion du domaine public maritime

Une gestion rendue difficile par les conflits d'usages

Ancrée dans une longue histoire, la gestion du domaine public maritime a retrouvé un regain d'actualité en raison de l'attraction que le public éprouve pour la mer et les loisirs nautiques, ce qui a entraîné un fort développement touristique du littoral durant ces dernières décennies.

La difficulté d'une telle gestion provient donc essentiellement de la difficulté à concilier des préoccupations souvent contradictoires, partagées entre l'intérêt général et des intérêts particuliers, entre pêcheurs et plaisanciers, entre protection du littoral et développement du tourisme balnéaire et des activités liées à la mer. C'est également un enjeu de protection des populations du fait des différents risques existants, notamment celui de submersion marine.

Spatialiser pour organiser

L'occupation du littoral, parfois toute l'année, nécessite donc d'organiser, spatialiser et réglementer. Cela passe par une gestion partagée du domaine public maritime d'une part, et par la production de schémas d'aménagement visant à organiser les activités autorisées sur le littoral d'autre part. En effet, afin de faciliter leur exploitation touristique, l'État peut accorder des concessions de plages aux communes sur le domaine public maritime, ou des autorisations d'occupation temporaire en l'absence de concession, contre paiement d'une redevance annuelle.

Un certain nombre de schémas concertés et partagés prévus par les textes nationaux permettent également d'organiser les activités sur le littoral :

- La recommandation de l'Union européenne sur **la gestion intégrée des zones côtières (GIZC)** a incité en 2002 les États membres à développer des stratégies nationales de mise en œuvre de ce principe ;
- **La loi « Littoral » de 1986** promeut une utilisation économe de l'espace, la sauvegarde des espaces naturels, le libre accès au public et le refus du mitage du bord de mer sont visés.
- **Les schémas de mise en valeur de la mer (SMVM)** prévus par la loi de décentralisation de 1983 déterminent un zonage des activités touristiques par rapport à la protection des rivages naturels et définissent des principes de compatibilité relatifs aux différents usages maritimes.

Une compétence partagée avec les collectivités territoriales

D'autres schémas, relevant des collectivités territoriales mais validées par les autorités préfectorales existent : on peut citer les schémas de cohérence territoriale (SCOT) qui peuvent contenir un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer à l'échelle intercommunale ou les plans locaux d'urbanisme (PLU) sur le littoral à l'échelle locale.

D'ailleurs, le seul SMVM existant de Méditerranée, celui de l'étang de Thau, a été intégré dans le volet littoral du SCOT local. De même, le SCOT Provence-Méditerranée (dans le Var) en cours d'élaboration prévoit un chapitre individualisé valant SMVM.

.../...

Le cas de la Collectivité territoriale de Corse



Il est à noter que depuis 2002, la Collectivité territoriale de Corse a compétence pour élaborer un plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC). C'est un document-cadre d'aménagement et de planification spatiale du territoire, qui n'a pas d'équivalent dans les autres régions de France.

Ce plan qui définit une stratégie de développement durable du territoire en fixant les objectifs de la préservation de l'environnement de l'île et son développement économique, social, culturel et touristique, fixe également les orientations fondamentales notamment en matière de pêche et d'aquaculture, ou de développement touristique. Il vaut entre autres schéma de mise en valeur de la mer.

La démarche est alors accompagnée par les services de l'État, au-delà du simple contrôle de légalité, d'une part par le porter à connaissance obligatoire au conseil exécutif de l'île sur certains projets d'intérêt général et des opérations d'intérêt national auxquels le document doit se conformer, mais aussi par l'aide apportée à sa rédaction grâce à un recueil d'informations utiles transmis aux services de la CTC (notamment les principales études disponibles dans les services de l'État et les grands axes de sa politique en Corse dans ses domaines de compétence).

La prévention du risque de submersion marine

Le littoral méditerranéen continental présente des caractéristiques très différentes. On peut schématiquement découper la façade méditerranéenne en deux grands secteurs d'ouest en est : le secteur essentiellement sableux de la région LRMP et de la Camargue et le secteur majoritairement rocheux sur le reste de la façade de PACA jusqu'à l'Italie.

En région LRMP, l'exposition au risque de submersion marine est importante et relativement uniforme sur l'ensemble du littoral régional. En région PACA, la Camargue est très fortement exposée : du fait de la topographie locale, l'enveloppe approchée des inondations potentielles (EAIP) couvre l'ensemble de la Camargue et remonte même jusqu'au centre-ville d'Arles. En dehors de la Camargue, le profil principalement rocheux des côtes de la région et la topographie associée limitent les territoires exposés, à l'exception des espaces artificialisés par l'urbanisation (les Alpes-Maritimes) ou l'industrialisation (golfe de Fos, rade de Toulon).

Face à ces risques, des plans de prévention des risques littoraux (PPRL) sont rédigés par les services de l'État, dont certains sont déclarés prioritaires. Leur élaboration reste difficile du fait de la complexité des études d'aléa et des nombreux allers-retours avec les communes pour valider les différentes étapes : aléa, enjeux, règlement puis mise en place d'une enquête publique.

Biodiversité : l'outil des aires marines protégées

La reconnaissance constitutionnelle du droit de l'environnement

Au-delà d'une obligation morale acceptée aujourd'hui, la préservation des habitats et des espèces repose sur le droit, qu'il soit international, communautaire ou national. **La Charte de l'environnement** promulguée le 1^{er} mars 2005 a même été constitutionnalisée en intégrant le préambule de la Constitution de la Ve République, au même titre que les droits de l'homme et du citoyen de 1789 et les droits sociaux reconnus en 1946.

Cette charte consacre un nouveau droit individuel : le droit de chacun à vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé. Elle fixe un devoir, celui de prendre part à la protection de l'environnement, pour toute personne, pour les autorités publiques, pour les secteurs spécifiques comme la recherche ou l'éducation.



Le peuple français
proclame solennellement
son attachement aux Droits
de l'Homme et aux principes de la
souveraineté nationale tels qu'ils ont été
définis par la Déclaration de 1789,
confirmée et complétée par
le préambule de la Constitution
de 1946, ainsi qu'aux droits
et devoirs définis dans la Charte
de l'environnement
de 2004.

Des engagements internationaux aux réalisations nationales

La préservation du littoral et du milieu marin passe par l'identification d'espaces particulièrement fragiles à protéger et la constitution d'un réseau complet, représentatif et cohérent d'aires marines protégées afin de préserver la biodiversité marine. Cette logique a pris son essor en 1992 à Rio dans le cadre de **la Convention sur la diversité biologique**. Des indicateurs de résultats avaient été posés : 10 % des eaux sous juridiction devaient être classées en aires marines protégées à échéance 2012, et 20 % en 2020. Ceci s'est matérialisé en France en 2006 par la loi relative aux parcs nationaux, aux parcs naturels marins et aux parcs naturels régionaux, organisant les espaces à protéger en mer et sur le littoral.

Une aire marine protégée est un espace délimité en mer au sein duquel un objectif de protection de la nature à long terme a été défini. Cet objectif n'est pas exclusif de tout autre, et la part consacrée à la protection environnementale varie en fonction du type d'outil juridique utilisé. Une aire marine protégée se caractérise par des mesures de gestion décidées collectivement et mises en œuvre au profit de l'objectif de protection : suivi scientifique, programme d'actions, chartes de bonne conduite, réglementation, surveillance, information du public.

On dénombre près de 63 aires marines protégées en Méditerranée : deux parcs nationaux, trois réserves naturelles, trois arrêtés de protection de biotope, un parc naturel marin, une cinquantaine de sites Natura 2000 et cinq parties maritimes du domaine relevant du Conservatoire du littoral, auxquelles on peut ajouter sur le littoral, les terrains acquis par le Conservatoire, à savoir 75 000 ha en Provence-Alpes-Côte d'Azur, 13 000 ha en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées et 20 000 ha en Corse qui sont protégés au titre du Conservatoire du littoral. Cela représente 48,62 % des eaux territoriales françaises de Méditerranée protégées et 3 % de la ZEE. À ces aires marines protégées, on peut ajouter le sanctuaire pour les mammifères marins (le sanctuaire Pelagos) et les autres aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne issues de la convention de Barcelone, ce qui élève la superficie des eaux protégées à 85,25 % des eaux territoriales et 34,43 % de la ZEE.

Les parcs nationaux

Un outil ancien profondément réformé



Les parcs nationaux sont parmi les instruments les plus anciens de protection de la nature, mais dont les modes de création et de fonctionnement ont largement été révisés en 2006. D'un outil piloté par l'État, et particulièrement centralisé, il est devenu un instrument de gestion plus partagé avec les collectivités locales et les acteurs du territoire, tout en conservant un haut niveau de protection.

Un parc national est un espace sur lequel l'objectif de conservation est premier, et qui fait l'objet dans le cadre de cet objectif, d'une réglementation spécifique.

Un parc national se compose de deux types de territoires : ***un cœur de parc et une aire d'adhésion appelée en mer, zone maritime adjacente***. Dans le cœur de parc, les mesures de gestion sont d'ordre réglementaire. Les activités humaines peuvent y être interdites si elles sont incompatibles avec les objectifs de conservation. Au sein de l'aire d'adhésion, le droit commun s'applique mais un projet de territoire en accord avec les objectifs de conservation y est promu. L'ensemble de ces règles et orientations ainsi que la manière de les mettre en œuvre sont inscrites dans la charte du parc.

Comment crée-t-on un parc national ?

Le projet est préfiguré par un ***groupement d'intérêt public (GIP)*** associant État et collectivités locales, officialisé par un arrêté de prise en considération du Premier ministre. Après une ***procédure d'instruction et d'avis*** (collectivités locales, Conseil national de protection de la nature, comité interministériel des parcs nationaux) ainsi qu'***une enquête publique***, le parc national est ***créé par décret***.

Le décret délimite le périmètre et fixe les règles générales de protection. Il approuve la charte du parc et crée l'établissement public en charge de sa gestion.

Comment gère-t-on un parc national ?

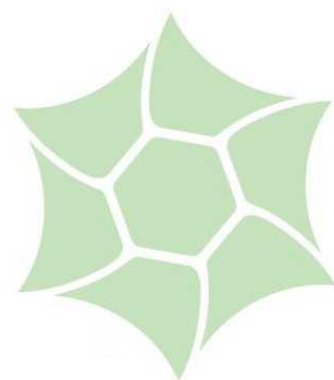
L'établissement public du parc est administré par un conseil d'administration composé de représentants des collectivités territoriales concernées, des membres choisis pour leurs compétences locales et des représentants de l'État. Il est dirigé par un directeur nommé par arrêté du ministre de l'Écologie, qui est chargé du fonctionnement général et de la représentation du parc et assure l'exécution des décisions du conseil d'administration. Pour préparer ces décisions, l'établissement public s'appuie sur deux organes consultatifs : le conseil scientifique et le conseil économique et social et culturel.

Deux parcs nationaux sont présents en Méditerranée : le Parc national de Port-Cros (depuis 1963) et le Parc national des Calanques (depuis 2012).

Les réserves naturelles ayant une partie maritime

Définition

Les réserves naturelles correspondent à des zones de superficie limitée, créées en vue de la préservation d'une espèce animale ou végétale en voie de disparition, ou présentant des qualités remarquables. Leur importance nécessite de soustraire ces zones à toute intervention artificielle susceptible de les dégrader.



Comment crée-t-on une réserve naturelle ayant une partie maritime ?

La création d'une réserve est instruite par le préfet, puis prise par décret. Le décret précise les limites de la réserve naturelle, les actions et activités, travaux, constructions, installations et mode d'occupation des sols qui sont réglementés ou interdits, ainsi que les conditions générales de gestion de la réserve.

Le décret désigne également un gestionnaire ainsi qu'un comité consultatif et, éventuellement, un conseil scientifique.

Comment gère-t-on une réserve naturelle ayant une partie maritime ?

La gestion de la réserve peut être confiée à une collectivité, une association, une fondation ou un organisme public comme un parc naturel. Cet organisme gestionnaire se voit confier la responsabilité de mettre en place **un plan de gestion** d'une durée de cinq ans.

Un comité consultatif, composé de représentants des services de l'État, d'élus, de professionnels, d'usagers et d'associations et présidé par le préfet, contrôle le bon fonctionnement de la réserve, prévoit les aménagements nécessaires et propose des mesures réglementaires.

En Corse, les compétences de la Collectivité territoriale dans le domaine de la protection et de la mise en valeur des espaces naturels ont été considérablement élargies. Toutes les réserves naturelles relèvent désormais de la responsabilité de la collectivité territoriale, et il lui revient, si elle en juge utile, d'en créer de nouvelles. Le classement est prononcé par délibération de l'Assemblée de Corse, après consultation de toutes les collectivités territoriales intéressées et avis du représentant de l'État.

Trois réserves naturelles ayant une partie maritime sont présentes en Méditerranée : une réserve nationale à Banyuls, et deux réserves naturelles corses dans les Bouches de Bonifacio et à Scandola.

Les arrêtés de biotope ayant une partie maritime

Définition

L'arrêté de protection de biotope relève du préfet de département lorsqu'il ne concerne qu'un site à terre, mais du ministre chargé de l'écologie lorsqu'il inclut une partie maritime.

Il a pour objectif la préservation des milieux naturels nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie des espèces animales ou végétales protégées par la loi.

Il s'agit donc d'une aire géographique bien délimitée, caractérisée par des conditions particulières (géologiques, hydrologiques, climatiques, sonores, etc.). C'est une réglementation qui vise le milieu de vie d'une espèce et non l'espèce elle-même.

Trois arrêtés préfectoraux de biotopes ont été pris en Corse, ainsi qu'un en Camargue.

Les parcs naturels marins

Ce nouvel outil, créé par la loi de 2006, se veut la matérialisation d'une approche intégrée de l'espace et des activités, et l'objet d'une **nouvelle gouvernance** où tous les usagers et professionnels de la mer sont associés aux décisions de gestion. **C'est le seul outil exclusivement marin.**

Comment crée-t-on un parc naturel marin ?

Le ministre en charge de l'écologie confie **conjointement au préfet de département et au préfet maritime** la conduite de la procédure de création officialisée par un arrêté interpréfectoral. Elle est menée par **une mission** désignée par l'Agence des aires marines protégées, et placée sous leur autorité conjointe. A l'issue de la procédure d'instruction et d'enquête, un décret du Premier ministre établit la création du parc en précisant son périmètre, la composition de son conseil de gestion et ses orientations de gestion.

Comment gère-t-on un parc naturel marin ?

La gestion du parc est confiée à **l'Agence des aires marines protégées** qui met à sa disposition du personnel et des moyens, sous l'autorité d'**un directeur délégué**.

Les parcs naturels marins ne sont pas des établissements publics autonomes comme les parcs nationaux. Chaque parc est doté d'**un conseil de gestion** qui se prononce sur toutes les questions intéressant le parc. Il comprend des représentants de l'État (en minorité), des représentants des collectivités locales, des représentants socio-professionnels, des représentants des usagers et des associations environnementales.

Ce conseil de gestion établit un **plan de gestion** qui définit l'action du parc pour quinze ans. Ce plan précise et décline les orientations de gestion figurant dans le décret de création. Il comprend des mesures relatives à l'amélioration des connaissances, au maintien du bon état écologique, à la réduction des pollutions, à l'exploitation durable des ressources, et à la conservation et à la valorisation du patrimoine maritime.

La création d'un PNM ne génère pas de réglementation spécifique, puisque c'est le droit commun qui s'y applique. Toutefois, **un avis** doit lui être demandé avant l'autorisation d'un certain nombre d'activités maritimes ou littorales (défenses contre la mer, dragages, immersions, concessions de plage, AOT, mouillages, travaux miniers, aquaculture, pêche, installations classées, travaux sur le plateau continental). En outre, lorsqu'une activité est susceptible d'altérer de façon notable le milieu marin d'un parc, l'autorisation ne peut être délivrée qu'après **avis conforme** de l'Agence des aires marines protégées ou du conseil de gestion du parc concerné par délégation, et cela même lorsque l'activité est en dehors du périmètre du parc. Ces dispositions permettent donc au parc marin de disposer d'un droit de regard, voire de blocage puissant sur les activités maritimes qui se pratiquent en son sein ou à proximité.

Un seul parc naturel marin existe actuellement en Méditerranée : le PNM du Golfe du Lion. Un second est en cours de création autour du Cap Corse et de l'Agiate.



Les sites Natura 2000



Natura 2000 est un **réseau européen de sites naturels d'une grande valeur patrimoniale** de part la faune et la flore qu'ils abritent. La constitution de ce réseau a pour objet de maintenir la diversité biologique des milieux, tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales dans une logique de développement durable. Ce réseau se fonde sur deux directives européennes : la « **directive habitat, faune, flore** » (DHFF) et la « **directive oiseaux** » (DO).

Natura 2000 constitue aujourd'hui le plus grand réseau européen de sites protégés. Il intègre en son sein **les zones spéciales de conservation (ZSC)** issue de la directive DHFF, mais aussi **les zones de protection spéciales (ZPS)** issues de la directive DO. Dans ses annexes, la directive DHFF répertorie 231 types d'habitats naturels et 900 espèces animales et végétales dites d'intérêt communautaire. La directive DO identifie quant à elle 181 espèces menacées qui nécessitent une attention particulière. C'est sur la base de ces listes d'habitats et d'espèces que sont définis les sites appartenant au réseau Natura 2000.

Comment met-on en place un site Natura 2000 ?

La mise en place du réseau Natura 2000 passe par la désignation, à l'initiative des États membres, des sites qui le composent selon une procédure en plusieurs phases.

Pour les sites de la DHFF, chaque État membre, après recensement sur son territoire des habitats et espèces d'intérêt communautaire, propose une liste de sites à la Commission européenne. Ces sites sont appelés pSIC (propositions de sites d'intérêt communautaire). La Commission valide tout ou partie de la liste de pSIC proposée par l'État membre. Les sites validés deviennent alors des SIC. Les SIC retenus intègrent enfin le réseau Natura 2000 lorsqu'ils sont officiellement désignés par un acte réglementaire de l'État membre, un arrêté ministériel en France. Ils deviennent alors des ZSC.

Pour les sites de la DO, sur la base d'un inventaire piloté par l'Union européenne, des zones importantes pour la conservation des oiseaux sont identifiées : les ZICO. En référence à ces ZICO, chaque État membre désigne par un acte réglementaire, un arrêté ministériel en France, des ZPS.

Une fois le réseau établi, la Commission européenne procède à son évaluation et en apprécie sa pertinence et sa cohérence par rapport aux objectifs de protection fixés.

Le littoral méditerranéen compte 50 sites Natura 2000 (36 sites au titre de la directive DHFF, et 14 au titre de la directive DO).

Comment gère-t-on un site Natura 2000 ?

La mise en gestion passe tout d'abord dans le système français par la désignation d'un **comité de pilotage (le COPIL)** par arrêté préfectoral du préfet (préfet de département et/ou préfet maritime selon la nature du site). Le COPIL est présidé par une collectivité locale à terre, par le préfet et le préfet maritime pour les sites mixtes et par le préfet maritime seul pour les sites marins. Dans ces deux derniers cas, l'autorité administrative peut toutefois confier la présidence du comité de pilotage à un représentant d'une collectivité locale. Le COPIL est la structure chargée de suivre la gestion du site et de s'assurer que son fonctionnement réponde aux objectifs de préservation de celui-ci. Il prépare et met en œuvre **le document d'objectifs (DOCOB)** du site. Le COPIL est représentatif de l'ensemble des acteurs du territoire. Il est l'outil central du système français de gestion concertée des sites Natura 2000.

On dénombre 36 sites au titre de la DHFF et 13 au titre de la DO sur la façade maritime.

Les parties maritimes du domaine du Conservatoire du littoral



**Conservatoire
du littoral**

En 1975, l'État a décidé de la création d'un établissement public à caractère administratif sans équivalent en Europe dont la mission est d'acquérir des parcelles du littoral menacées par l'urbanisation ou dégradées pour en faire des sites restaurés, aménagés, accueillants dans le respect des équilibres naturels.

Aujourd'hui sous la tutelle du ministère en charge de l'écologie, **le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres** mène une politique d'acquisition de terrains dans un objectif de conservation. Son champ d'action, limité d'abord aux cantons côtiers, s'est progressivement étendu au domaine public immergé jusqu'à un mille au large. Ce sont ces parties maritimes qui constituent désormais des aires marines protégées. À terre, le conservatoire peut intervenir pour protéger les lacs de plus de 1 000 hectares et des zones humides.

Les programmes d'acquisition du Conservatoire sont fixés par son conseil d'administration. Au préalable, les élus donnent leur avis sur les acquisitions envisagées dans le cadre des conseils de rivage.

Le Conservatoire définit **quatre critères principaux de choix des terrains à acquérir** :

- le site est menacé par l'urbanisation, la parcellisation ou l'artificialisation ;
- le site est dégradé et nécessite une réhabilitation rapide ;
- le site est fermé au public alors qu'il mériterait d'être ouvert à tous ;
- seule la maîtrise foncière permettra la pérennisation d'activités socio-économiques littorales traditionnelles.

Pour les parties maritimes, la logique sous-tendant les demandes d'attribution au Conservatoire est double : la partie maritime visée s'inscrit dans le prolongement d'un site terrestre du Conservatoire et l'intervention du Conservatoire sur le domaine public apporte une plus-value en matière de préservation des milieux par rapport à l'action des services de l'État.

Le Conservatoire assure sur ses terrains la responsabilité du propriétaire ou sur le DPM de représentant de l'État avec lequel il a signé une convention d'attribution. Il confie néanmoins la gestion des sites à d'autres structures comme des collectivités, des associations, d'autres établissements publics.

Une fois l'acquisition effectuée, le Conservatoire intervient à deux niveaux : pour l'élaboration du plan de gestion qui s'appuie sur un bilan écologique et fixe les objectifs à atteindre pour assurer une préservation satisfaisante du site et la réalisation des travaux de réhabilitation.

Ce sont près de 75 000 ha en Provence-Alpes-Côte d'Azur, 13 000 ha en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées et 20 000 ha en Corse qui sont protégés au titre du Conservatoire du littoral.

Les pollutions

La qualité des eaux

Depuis les années 1970, la politique publique de l'eau s'inscrit dans un cadre européen, d'abord en s'intéressant aux usages de l'eau (eau potable, baignade, pisciculture, conchyliculture) puis à la réduction des pollutions (eaux usées, nitrates d'origine agricole). La législation européenne a contenu jusqu'à une trentaine de directives différentes. Les enjeux sont multiples : gaspillage, salubrité publique, sécurité alimentaire, préservation du milieu marin et protection de l'environnement.

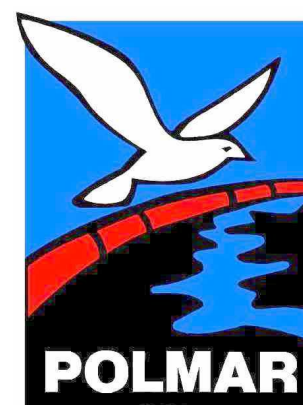
La directive cadre sur l'eau (DCE) a été adoptée en 2000 pour synthétiser et simplifier l'ensemble des textes communautaires concernant les eaux continentales et maritimes. Ce texte établit un cadre communautaire global pour la protection et la gestion des eaux. Elle a pour objectif la prévention et la réduction de la pollution, la promotion d'une utilisation durable de l'eau, l'amélioration de l'état des écosystèmes aquatiques, et l'atténuation des effets des inondations et des sécheresses, en vue de l'atteinte du « bon état » de l'ensemble des eaux concernées pour 2015.

Un certain nombre d'outils partenariaux parfois antérieurs à la directive elle-même permettent de contribuer à cette politique de préservation de la qualité des eaux et de leur bonne gestion. On peut citer ainsi les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), les schémas d'aménagement ou encore les contrats de milieux (contrats de baie ou de rivières).

Les dispositifs ORSEC

La mer et le littoral, du fait de l'ensemble des activités qui s'y déroulent, mais également en tant que déversoirs des eaux telluriques (80 % des pollutions des eaux côtières sont d'origine terrestre), sont soumis à un risque de pollution par hydrocarbures ou par produits chimiques, en cas d'accident, avarie ou malveillance. L'État doit alors intervenir pour arrêter et endiguer ces pollutions, puis réparer leurs dommages le cas échéant.

Depuis la parution de la loi de modernisation de la sécurité civile du 13 août 2004, les dispositions spécifiques **ORSEC** ont remplacé les plans de secours spécialisés prévus par les circulaires et instructions POLMAR. L'organisation de la lutte contre les pollutions est précisée dans les dispositifs **ORSEC maritimes** pour la lutte en mer (sous la responsabilité du préfet maritime), dans les dispositifs **ORSEC départementaux et zonaux** pour la lutte à terre en en eaux continentales (sous la responsabilité des préfets de département ou de zone de défense). L'organisation prévue par les maires pour faire face aux pollutions de petite et moyenne ampleur peut être précisée par un **Plan communal de sauvegarde (PCS)**.



Les énergies marines renouvelables

Les objectifs nationaux pour la transition énergétique

La France s'est engagée dans un plan de développement des énergies renouvelables qui vise à porter la part de ces énergies à au moins 23% de sa consommation finale d'ici à 2020, pour laquelle les énergies marines renouvelables doivent contribuer à hauteur de 6000 MW produites (soit environ 1200 éoliennes réparties en métropole pouvant couvrir la consommation de 4,5 millions de foyers).

La loi sur la transition énergétique confirme cet objectif en fixant la part des énergies renouvelables à 32% de notre consommation en 2030.

Les enjeux économiques

L'essor de cette filière est aussi une formidable opportunité de développement industriel, tant pour le marché français que pour l'exportation. On estime à 10 000 le nombre d'emplois directs et indirects qui seront créés en France à la suite des deux premiers appels d'offres lancés en 2011 et en 2013 et qui ont abouti à retenir six projets de parc d'éoliennes posées en mer pour une puissance de 3000 MW sur les façades de la Manche et de l'Atlantique. Les investissements générés pour ces parcs, qui s'élèvent à environ 2 à 2,5 milliards d'euros par parc, permettent également de dynamiser l'implantation industrielle sur un territoire, à l'exemple des usines d'ALSTOM à Saint-Nazaire et à Cherbourg et d'AREVA au Havre et de favoriser le développement des ports comme à Brest ou à Dunkerque.

Le développement de la filière EMR en Méditerranée : l'éolien flottant

Parmi la grande diversité des techniques développées, la façade méditerranéenne présente un potentiel de premier ordre pour le développement de la filière de l'éolien vu son régime de vents. Sa bathymétrie et les forts enjeux de sa bande côtière (tourisme, pêche, aquaculture, transport maritime...) limitent toutefois les possibilités d'y installer des éoliennes posées, ce dont le Gouvernement a pris acte en annonçant le développement d'éoliennes flottantes.

Un Appel à projet de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) a été lancé le 5 août 2015 à hauteur de 150 millions d'euros pour aider au développement de sites pilotes pré-commerciaux. Ceci constitue une première étape, puisque ces sites pilotes, d'une puissance modérée (3 à 6 éoliennes d'au moins 5MW de puissance unitaire), viseront à valider le modèle économique de cette technologie, ainsi que les impacts environnementaux et sur les autres usages de la mer (notamment la pêche) et d'envisager une exploitation industrielle dans les meilleurs délais.

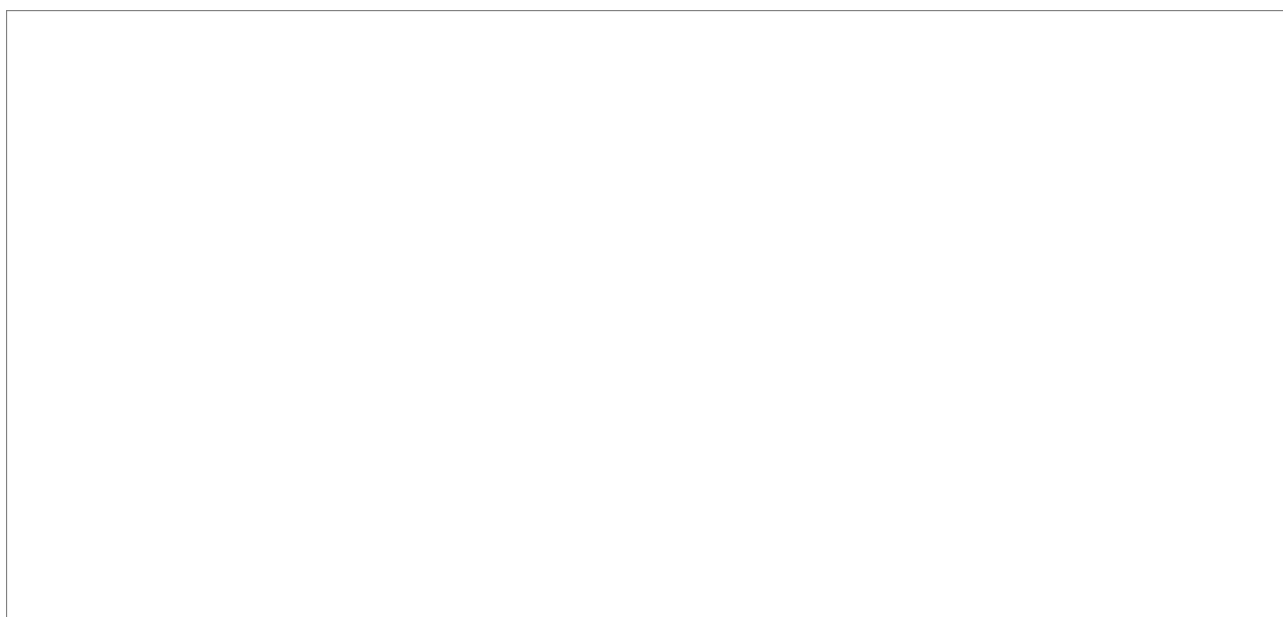
.../...



Trois zones dans lesquelles les candidats doivent impérativement situer leurs sites sont définies dans cet appel à projet et sont le résultat de plusieurs mois de concertations :

- La première zone dite de Leucate-Barcarès de 150 km² se situe à cheval entre les Pyrénées-Orientales et l'Aude dans le périmètre du Parc naturel marin du Golfe du Lion. Le point le plus proche de la côte est à 14 km. Au sein de cette zone, une zone particulièrement acceptable pour le monde de la pêche professionnelle a été définie en accord avec le CRPMEM du Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées de 8 km² à titre indicatif.
- La seconde zone de 65 km² se situe 15 km au droit de la commune de Gruissan pour son extrémité sud-ouest, et à 20 km du Cap d'Agde pour son extrémité nord-est.
- La troisième zone de 54 km² se situe en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il s'agit de la zone propice de Faraman. La limite nord de la zone se situe à 12 km de l'embouchure du grand Rhône.

Au-delà de l'enjeu industriel, énergétique et stratégique, le développement des énergies marines renouvelables impose une nouvelle organisation des activités en mer et un partage de l'espace. L'acceptabilité des projets repose alors à la fois sur l'intérêt réel et les retombées économiques et sociales des projets, l'occupation optimale de l'espace sans exclure les autres activités et la préservation de l'environnement.



Sources : SHOM-DIRM Méditerranée

L'exploitation minière et pétrolière des fonds marins

Des enjeux contradictoires

L'exploitation minière et pétrolière des fonds marins est un enjeu majeur pour l'État, pour différentes raisons parfois opposées. En effet, ces exploitations concourent à l'indépendance énergétique de notre pays et à son renforcement économique. Pourtant, elles font potentiellement peser sur lui de forts risques géopolitiques et environnementaux.

Les dernières explorations

La présence de gisements de pétrole dans le sous-sol du plateau continental au large de l'Espagne, en face de l'embouchure de l'Ebre explique l'intérêt toujours exprimé pour l'exploration de nouveaux gisements d'hydrocarbures dans le golfe du Lion, et ce malgré l'échec des onze forages entrepris en Méditerranée dans les années 1970 et entre 1980 et 1990.

Toutefois l'étude échographique de configuration géologique des couches situées à la sortie du Delta du Rhône a montré qu'il existait des possibilités d'accumulation de gaz. Ces informations révèlent ainsi un intérêt des activités d'exploration en Méditerranée occidentale, et expliquent notamment la délivrance en 2002 du permis de recherche « Rhône Maritime » sur une superficie de 25 000 km² à la société Melrose Resources, diminuée de moitié lors du premier renouvellement en 2005. L'État n'a pas donné suite à la seconde demande de renouvellement présentée en 2010 par cette société.

La réglementation applicable

Conformément au code minier, et en accord avec la réglementation européenne, l'État peut concéder aux compagnies pétrolières et gazières le droit d'explorer et d'exploiter les substances fossiles, subordonnées à trois types d'autorisation :

- **un titre minier** (après mise en concurrence, enquête publique et concertation locale) par le ministre en charge des mines ;
- **une autorisation d'ouverture de travaux de recherches ou d'exploitation** accordée par le préfet
- **une autorisation domaniale**, accordée par le préfet de département dans le cas où le titre minier est situé dans les eaux territoriales et par le préfet maritime en ZEE.

Pendant la période de validité d'un permis de recherches, seul son titulaire peut obtenir une concession d'exploitation pour une durée de 25 ou 50 ans renouvelables.

Le concessionnaire doit être une société constituée sous le régime d'un État membre de l'Union européenne.

Les travaux publics maritimes

Définition et enjeux

L'appellation de travaux publics maritimes concerne les travaux en mer ou sur le domaine public maritime, les dragages en mer et les travaux sous-marins, les travaux d'aménagements portuaires et de réalisation d'ouvrages en contact avec le milieu aquatique (quais, digues, etc.), les travaux de défense contre la mer (submersions marines, érosion, ...).

Ces travaux ont été entrepris par le passé pour **gérer le trait de côte** en vue de protéger les populations et les installations de toute nature implantées sur le littoral contre la mer et d'autre part de **répondre aux besoins** du transport maritime, de la pêche, de la plaisance et du tourisme. Ils recouvraient donc des enjeux socio-économiques et environnementaux majeurs qui conditionnaient la vitalité des activités maritimes, dont le poids économique en lien avec les enjeux en matière d'aménagement du territoire est élevé. Les stratégies aujourd'hui définies par l'Etat visent à concilier les enjeux socio-économiques et les questions environnementales. Les logiques de maintien de l'état naturel et de limitation des points durs sur le littoral, qui ont tendance à aggraver les phénomènes d'érosion priment aujourd'hui.

Cependant, les travaux publics maritimes doivent aussi pouvoir garantir la continuité de l'accès par voie maritime pour des raisons de sécurité et de continuité de l'approvisionnement du territoire. C'est notamment le cas pour les dragages d'entretien indispensables pour la sécurité de la navigation et l'accès aux ports. Ils sont également indispensables pour adapter l'infrastructure portuaire à l'évolution des besoins et ainsi permettre le développement des capacités des volumes transportés et pour la prise en compte de nouvelles activités comme l'éolien offshore.

Ce secteur est particulièrement actif en termes d'emplois : selon le ministère du développement durable, les activités liées à la construction, à la réparation navale et aux ports de plaisance emploieraient en France environ 311 300 personnes pour un chiffre d'affaires proche des 53 milliards d'euros.

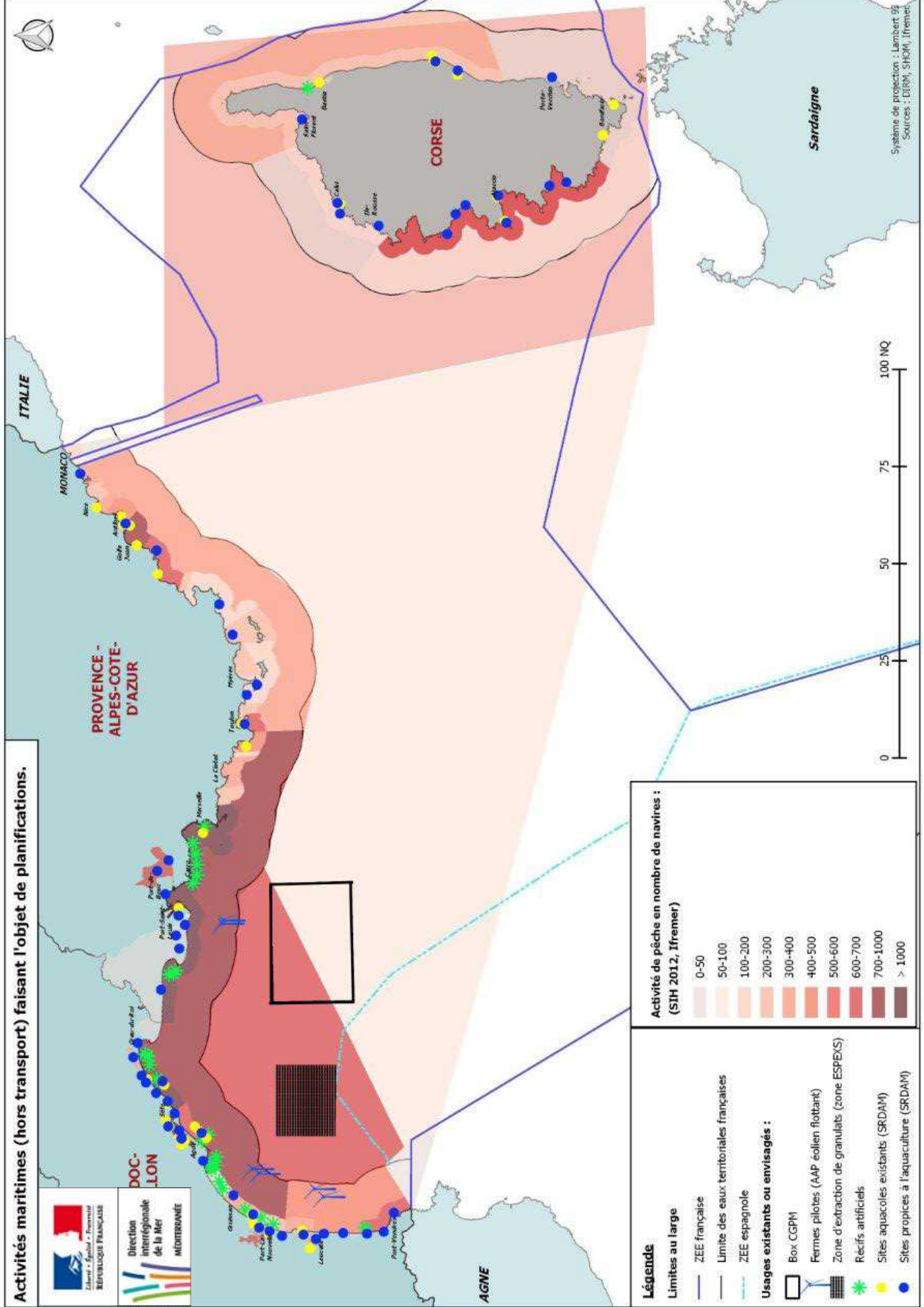
La Méditerranée concernée au titre de ses plages

La Méditerranée est particulièrement concernée par un type de travaux : **l'extraction de matériaux marins**. L'extraction de granulat concerne alors exclusivement les sables utilisés pour le rechargement des plages à la fois pour préserver le trait de côte et son écosystème (d'où un encadrement des pratiques d'extraction), et maintenir un espace particulièrement important en termes économiques du fait de l'attrait touristique de ses plages.

Ce rechargement intervient donc en complément d'ouvrages de protection des plages comme en PACA, ou bien de manière massive dans une approche combinée de gestion du trait de côte impliquant des aménagements de protection et de maintien des matériaux comme en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées. On estime d'ailleurs à 5,4 millions de m³ de sable les besoins prévisionnels du littoral languedocien.

Une zone potentielle d'extraction au large du Golfe du Lion a ainsi été définie (la zone ESPEXS).

Activités maritimes (hors transport) faisant l'objet de planifications.



Légende

Limites au large

- ZEE française
- Limite des eaux territoriales françaises
- ZEE espagnole

Usages existants ou envisagés :

- Box CGPM
- Ferries pilotes (AAP éolien flottant)
- Zone d'extraction de granulats (zone ESPEXS)
- Récifs artificiels
- Sites aquacoles existants (SRDAM)
- Sites propices à l'aquaculture (SRDAM)

Activités de pêche en nombre de navires : (SIH 2012, Ifremer)

0-50
50-100
100-200
200-300
300-400
400-500
500-600
600-700
700-1000
> 1000



Système de projection : Lambert 99
Sources : DIRM, SHOM, Ifremer

La recherche et la formation

Sur la recherche

L'océanographie et les sciences en lien avec le milieu marin au sens large sont en fort développement. Ceci répond à une demande croissante face à divers besoins industriels, commerciaux et de protection du milieu marin. On peut citer l'exploration des ressources marines et offshore, les tracés des routes de navigation et de poses d'équipements (câbles, oléoducs, énergies marines), la sécurité en mer, la protection de l'environnement et des écosystèmes marins et côtiers, les phénomènes liés au changement climatique, etc.

En Méditerranée, cette recherche est conduite par plusieurs organismes comme l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), l'Observatoire des Sciences de l'Univers - Institut Pythéas d'Aix-Marseille Université sous tutelle CNRS-INSU et IRD, le Museum national d'histoire naturelle (MNHN), le Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) et l'Institut de recherche sur le développement (IRD) ; ou encore l'université de Montpellier, les stations marines de l'INSU et regroupées au sein du Centre des sciences de la mer comme l'Institut méditerranéen d'océanologie (MIO), ou les observatoires océanologiques de Banyuls-sur-mer et de Villefranche-sur-mer (CNRS).

Outre les laboratoires, la R&D marine nécessite de grandes infrastructures, des navires scientifiques et des centres de données. Cinq navires travaillent en Méditerranée : l'Europe et l'Haliotis de l'Ifremer (ce dernier navigant également sur les autres façades), le Téthys II, l'Antedon II et le Nereis II de l'Institut Pythéas.



L'Europe, Source : Ifremer

Sur la formation maritime

Les activités de formation initiale et continue pour exercer la profession de marin relèvent principalement du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer. L'État assure en effet le suivi des référentiels et la définition des nouvelles formations. Il est aussi le garant de la délivrance des titres maritimes permettant aux marins d'exercer leur métier à l'international.

Les formations professionnelles maritimes sont dispensées soit en **formation initiale** par les lycées professionnels maritimes, par des lycées de l'éducation nationale agréés ou par l'école nationale supérieure maritime (ENSM) ; soit en **formation continue** par les lycées professionnels maritimes ou des centres de formation privés agréés.

.../...



La façade méditerranéenne compte un site de l'ENSM (Marseille) et deux lycées professionnels maritimes (Sète et Bastia). Depuis septembre 2013, le lycée professionnel de l'éducation nationale Jacques Dolle à Antibes (Alpes-Maritimes) a été agréé par la direction interrégionale de la mer pour dispenser une formation professionnelle maritime préparant au bac professionnel « électromécanicien de marine » et au BEPM mécanicien.

Plusieurs centres de formation professionnelle maritime sont par ailleurs agréés par la direction interrégionale de la mer méditerranée pour dispenser des formations continues. Ces différents centres de formation continue présentent une offre de formations maritimes des plus variées. Les centres de Méditerranée proposent ainsi la préparation de 13 brevets maritimes différents permettant l'accès à des fonctions de commandement (capitaine 500, capitaine 200, certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche...), à des fonctions en machine (chef mécanicien 3000 kw, mécanicien 750 kw, permis de conduire les moteurs marins...) ou des fonctions d'appui (certificat d'initiation nautique, certificat de formation maritime hôtelière...) ; et un panel quasi-complet des différents certificats maritimes existants comme les certificats de sécurité (CFBS, CQALI, CAEERS...), les certificats d'opérateurs radio (CRO, CGO), les certificats de formation médicale (médical I, médical II), les certificats de formation à la sûreté, ou encore les certificats d'aptitude à certains matériels de navigation (ECDIS, ARPA).

La Méditerranée délivre plus d'un quart des titres délivrés en France métropolitaine.

Pour assurer ces formations, l'État met à la disposition de ces établissements les personnels enseignants et les structures nécessaires. Il leur verse annuellement des subventions de fonctionnement et d'équipement visant à rémunérer les agents vacataires, à prendre en charge le coût des stages obligatoires des élèves ou certains travaux d'équipements, à financer les bourses d'étude, ou à soutenir les établissements d'enseignement agréés. Les projets d'investissement des lycées professionnels maritimes incombent aux régions.



2. LES ESPACES

Le littoral et le domaine public maritime (DPM)

Le littoral est un concept géographique flou, sans véritable définition. Il s'agit d'une zone terrestre plus ou moins étendue d'interface entre la mer et la terre.

Le domaine public maritime dispose d'une existence juridique, fruit de la constatation par l'État d'une situation naturelle : il est l'un des éléments les plus vastes du **domaine public de l'État**, **incessible, inaliénable et imprescriptible**, et des plus anciens (édit de Moulins, 1566). L'acte de délimitation repose sur la constatation par l'État des limites du rivage en fonction des observations opérées sur les lieux ou des informations fournies par des procédés scientifiques (topographie, météorologie, étude des sédiments, histoire, etc.). On distingue **le DPM naturel et le DPM artificiel**.



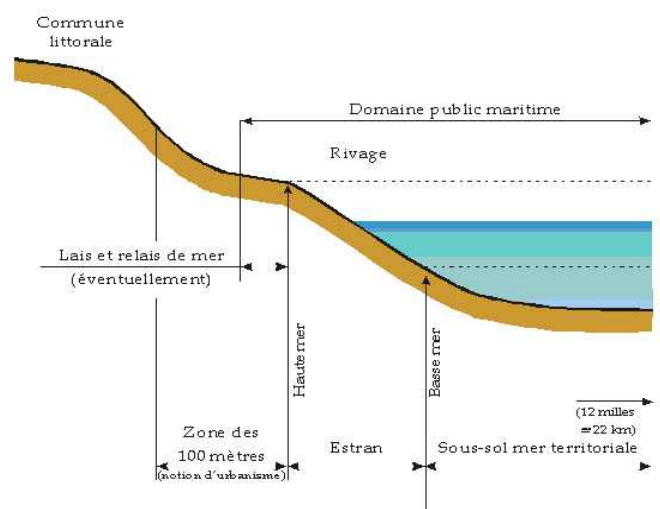
Il fige en quelque sorte à un moment donné la domanialité publique, mais celle-ci peut s'accroître en cas d'avancée de la mer. En revanche, en cas de retrait de la mer, la limite reste pertinente dans la mesure où les lais et relais ainsi créés intègrent le domaine public maritime. **Ses limites ne sont donc pas figées par rapport aux propriétés riveraines.**

Le DPM naturel est constitué du sol et du sous-sol de la mer, compris entre la limite haute du rivage, et la limite, côté large, de la mer territoriale, des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer, des lais et relais de la mer. Il représente une surface estimée à plus de 100 000 km² en France métropolitaine.

C'est un espace sensible et convoité : il a subi les atteintes d'activités humaines multiples jusqu'aux marées noires, et a longtemps été une ressource d'espace bon marché que certains souhaitaient s'approprier pour leur usage personnel. Sa conservation implique désormais de concilier ses différentes vocations, d'autant qu'il constitue grâce aux plages, la première destination touristique des Français.

La gestion du DPM naturel vise à favoriser l'équilibre des activités liées à la mer et qui ne peuvent pas se développer ailleurs, tout en préservant l'accès libre et gratuit du public à celle-ci.

Domaine public maritime, rivage, lais et relais,...



Source : MEEM

.../...



Le DPM artificiel est composé des équipements et installations portuaires, ainsi que des ouvrages et installations relatifs à la sécurité et à la facilité de la navigation maritime.

Il a été généralement aménagé **pour mettre en valeur le littoral**. Ainsi, les ports maritimes sont aménagés pour recevoir les navires et permettre l'embarquement et le débarquement des marchandises, du poisson ou des passagers, ou encore pour l'activité de plaisance, ce qui nécessite de multiples services connexes à cette activité de transit et qui participent à ce service.

Principes de gestion :

Sur l'ensemble du littoral, le mode de gestion le plus répandu est de loin la gestion directe par l'État, notamment lorsque le DPM est naturel. Cependant, la gestion de tout ou partie du domaine peut être déléguée à une collectivité ou un organisme comme cela a été évoqué plus haut, à travers des conventions de gestion par lesquelles l'État confie à une personne publique la gestion de dépendances de son domaine, dans le respect de sa vocation.

Les implantations (ouvrages, installations, constructions) sur le DPM doivent être autorisées préalablement. Le DPM naturel n'est pas destiné à recevoir des implantations permanentes.

Seules certaines activités peuvent être accueillies sur ce domaine quand elles répondent à une utilité publique et nécessitent la proximité immédiate de l'eau, par exemple :

- les activités balnéaires sur les plages,
- l'accueil de cultures marines,
- l'implantation d'ouvrages portuaires ou de sécurité maritime,
- la préservation en qualité d'espace naturel...

Les eaux intérieures

Ce sont les cours d'eau, les eaux des ports et l'espace maritime contenu dans les petites « échancrures » de la côte et en-deça des lignes de base. En droit, elles sont assimilables aux zones terrestres dont elles sont une sorte de prolongement naturel. La souveraineté de l'État côtier y est donc totale. On s'intéressera ici à deux espaces : les lagunes et les étangs et les eaux portuaires.

Les lagunes et les étangs

Les lagunes méditerranéennes sont des plans d'eau littoraux, séparés de la mer par un cordon littoral appelé lido et alimentés en eau douce par les apports du bassin versant. Ces étendues d'eau sont plutôt de faible profondeur (de l'ordre du mètre) à l'exception de quelques-unes. Localement, le mot « **étang** » se substitue à l'appellation « lagune ». On en dénombre une trentaine, représentant une superficie de plus de 100 000 ha. Ces espaces, à forte valeur patrimoniale peuvent subir des pressions externes nombreuses (pêche, aquaculture, riziculture, activités salicoles, chasse, tourisme) qui sont autant d'activités économiques dont l'importance et l'intérêt sont reconnus localement.



Source : DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées

Elles ne font actuellement pas partie de manière générale des espaces maritimes en Méditerranée classées en aires marines protégées, bien que l'Agence des aires marines protégées ait entamé une réflexion sur le sujet. *A priori*, la future Agence française pour la biodiversité intégrera ces espaces. Le Conservatoire du littoral en protège cependant déjà une partie. Les lagunes relèvent également pour une partie d'entre elles (Camargue, étangs méditerranéens, salins d'Hyères, ainsi que Biguglia, Urbino et Palo pour la Corse) de la convention relative aux zones humides, dite **convention RAMSAR**, que la France a ratifiée. En tant que tel, elles doivent être prises en considération dans tous les projets d'aménagement ou d'activités humaines à proximité immédiate de la mer. Par ailleurs, dans les étangs désignés au titre de RAMSAR, les activités d'exploitation du milieu sont incluses dans l'utilisation rationnelle des zones humides contrôlée par la convention.

Les instruments de planification et les outils de gestion que sont les schémas de cohérence territoriale (SCOT), les plans de prévention des risques littoraux (PPRL) les schémas (directeurs) d'aménagement et de gestion de l'eau (S(D)AGE) et les contrats de milieu englobent la plupart des complexes lagunaires de Méditerranée. Ce sera également le cas avec le document stratégique de façade (DSF).

Les eaux portuaires

Au sein des ports, dans ce que l'on appelle les limites administratives des ports, les compétences sont différentes selon les polices exercées.

On distingue ainsi **l'autorité portuaire** exerçant la police de l'exploitation (la collectivité à qui a été transféré le port, pour les ports décentralisés), de **l'autorité investie du pouvoir de police portuaire** chargée de la police du plan d'eau, de la sécurité et des matières dangereuse exercée par l'État.

Les eaux territoriales

Définition

Il s'agit de la zone maritime côtière sur laquelle, pour des raisons évidentes de sécurité, les États côtiers ont entendu exercer leur souveraineté. Historiquement, leur largeur était de 3 milles marins, soit la portée d'un tir d'un boulet de canon. Son étendue maximale a été arrêtée par la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) à 12 milles à compter des lignes de base.

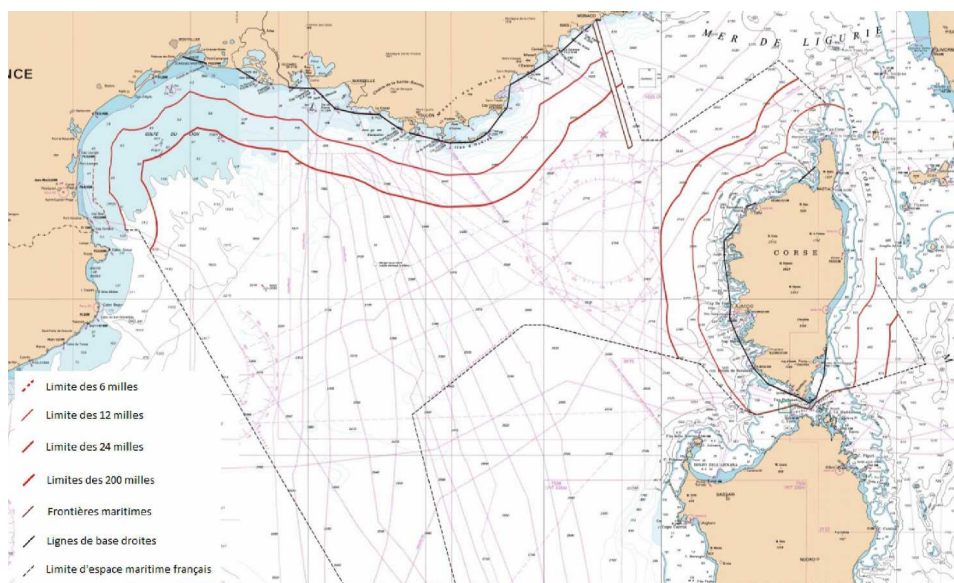
Cette souveraineté s'étend à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale ainsi qu'au fond et au sous-sol de cette mer. Elle permet notamment à l'État côtier de disposer du monopole de la pêche dans ces eaux, sauf accord international ou régional contraire.

Conséquences de cette définition

L'assimilation de la mer territoriale au territoire terrestre n'est pas entièrement possible : la mer territoriale est plutôt l'accessoire du territoire de l'État que partie intégrante de celui-ci. En effet, le droit international limite les compétences que l'État peut exercer sur sa mer territoriale en imposant une importante limitation d'ordre coutumier : **le droit de passage inoffensif** des navires de tous les États.

Le passage inoffensif est le fait de naviguer dans la mer territoriale, pour la traverser ou se rendre dans les eaux intérieures. Il doit être continu et rapide, l'arrêt et le mouillage n'étant tolérés qu'en cas d'urgence. Ce passage doit aussi être inoffensif : les manœuvres armées, la collecte de renseignements au détriment de la sûreté de l'État côtier, les émissions radio ou encore la pêche y sont donc interdites. L'État côtier peut néanmoins déterminer des règles d'accès à ses eaux (réglementation des mouillages pour certaines unités, interdiction d'approcher jusqu'à une certaine distance des côtes en fonction du type de marchandises transportées...) en vue de garantir la sécurité maritime.

Dans **les détroits navigables**, les navires étrangers disposent d'un droit de passage sans entrave sous réserve de respecter certaines obligations. Les États riverains doivent s'accorder pour déterminer des voies de navigation et peuvent édicter des règles, notamment en matière de pollution et de sécurité de la navigation. C'est ainsi le cas dans les Bouches de Bonifacio.



Source : SHOM

La zone économique exclusive

Définition et conséquences

Elle se situe au-delà de la mer territoriale et s'étend jusqu'à **200 milles marins** de la ligne de base.

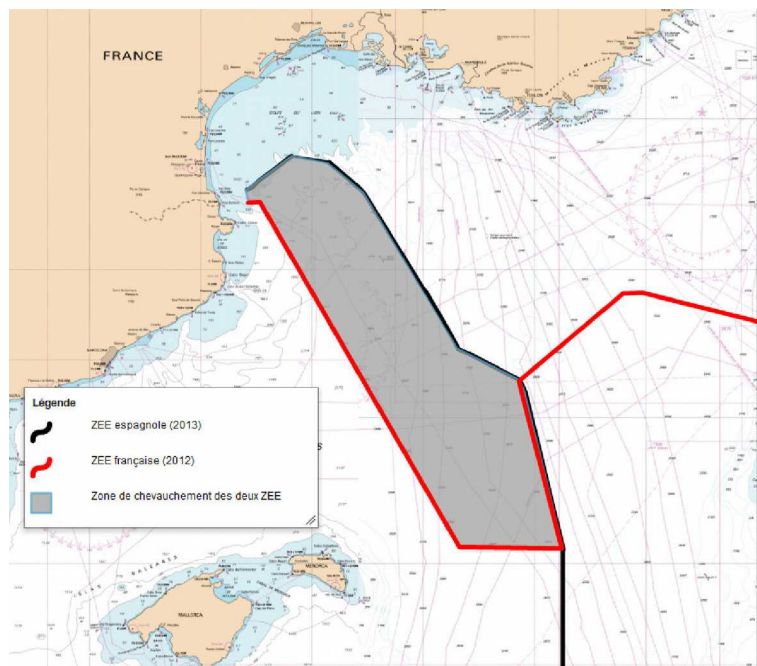
L'État côtier y exerce alors des **droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation des ressources naturelles, des eaux, des fonds marins et de leur sous-sol**. Les États étrangers y ont cependant la possibilité de poser librement des câbles et pipelines sous-marins. De même, les stocks de poissons que l'État côtier n'est pas en mesure d'exploiter doivent être mis à disposition des autres États, selon des règles d'équité favorisant les États sans littoral. Il y exerce également une **juridiction** (faculté pour l'État de réglementer unilatéralement les activités concernées) sur la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, la recherche scientifique marine, et la préservation du milieu marin.

La ZEE française en Méditerranée

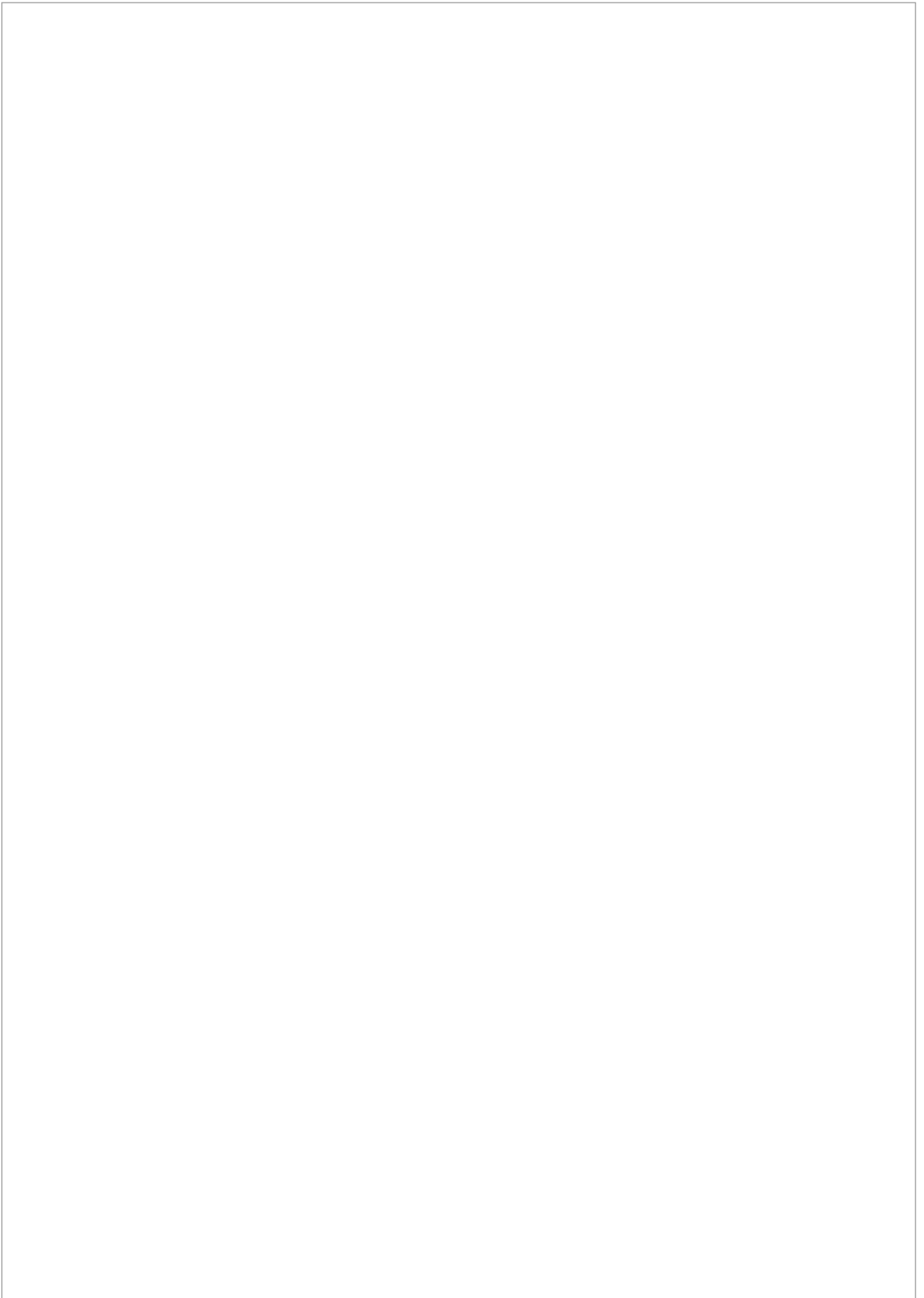
En 2003, la France n'avait instauré qu'une **zone de protection écologique (ZPE)** en Méditerranée, principalement pour lutter contre les pollutions volontaires par hydrocarbures, c'est-à-dire qu'elle s'était volontairement limitée à n'exercer qu'une juridiction sur la préservation du milieu marin étendue à la recherche scientifique marine. La publication le 24 octobre 2012 au Journal Officiel du décret n° 2012-1148 du 12 octobre 2012, portant création d'une **zone économique exclusive** au large des côtes du territoire de la République en Méditerranée était la réponse au souhait de l'État de bénéficier en Méditerranée de la plénitude des compétences que la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer reconnaît à un État côtier. Ce décret apporte ainsi un cadre juridique nouveau jusque-là absent de la zone Méditerranée et apporte davantage de sécurité juridique aux interventions de l'État en mer.

Pour autant, comme le prévoit la CNUDM et le décret lui-même, les limites de la ZEE définies unilatéralement par l'État doivent être modifiées en fonction des accords de délimitations qui sont conclus avec les États riverains (ici l'Espagne et l'Italie). La partie est de la ZEE s'est ainsi vue affirmée à l'issue de l'accord signé le 21 mars 2015, à Caen, entre les ministres des Affaires étrangères français et italien (accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif à la délimitation des mers territoriales et des zones sous juridiction nationale entre la France et l'Italie). La délimitation ouest avec l'Espagne n'a pas encore été signée.

En effet, la déclaration par la France de sa zone économique exclusive en 2012 a entraîné par réaction la déclaration par l'Espagne de sa propre ZEE en 2013. Les deux zones se chevauchent en partie sur un espace important dans le Golfe du Lion, où l'activité de pêche des deux pays et l'exploration pétrolière et minière potentielle sont importantes. Les deux États ont commencé les discussions pour établir des frontières communes.



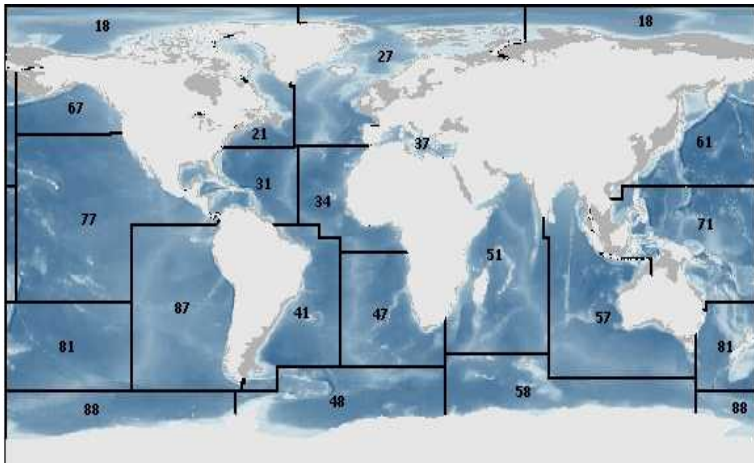
Sources : SHOM-DIRM Méditerranée



Les zones maritimes sectorielles

Les espaces maritimes ont pu également être délimités dans le cadre d'accords sectoriels, voire à de réglementations régionales ou nationales relevant d'un sujet particulier, pour répondre à une politique particulière.

Les zones de la FAO et de la CGPM : la pêche



Source : FAO

La FAO (Food and Agriculture Organisation), dépendant de l'Organisation des Nations-Unies a découpé schématiquement les océans en plusieurs zones, leurs ressources étant gérées pour chaque zone par une instance différente. La France est concernée par sept zones au total, dont **la zone 37 pour la Méditerranée**.

Cette zone 37 a été subdivisée par la **Commission Générale des Pêches pour la Méditerranée (CGPM)** en 30 sous-

zones. Cette commission coordonne les efforts des différentes nations pour la gestion des pêches au niveau régional, selon les principes du Code de Conduite pour une pêche responsable. Les zones servent de bases aux scientifiques qui établissent des diagnostics sur l'état de la ressource lorsqu'ils se réunissent en groupe de travail sous l'égide de la CGPM. Cette dernière regroupe 23 pays du pourtour méditerranéen et de la mer noire ainsi que l'Union européenne et le Japon.

La sous-région marine et le découpage DCSMM : l'environnement marin et littoral

La politique environnementale littorale et marine visant à rejoindre un objectif de bon état écologique du milieu marin repose sur la directive cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) de 2008. Cette directive désigne 4 régions marines dont la Méditerranée, avec plus particulièrement la **sous-région marine Méditerranée occidentale** pour la France.

Le bassin Rhône-Méditerranée et le bassin de Corse : la qualité de l'eau

La politique de l'eau repose sur la directive cadre sur l'eau dont la mise en œuvre se décline par bassins hydrographiques. Deux bassins hydrographiques sont concernés en Méditerranée :





Le bassin Rhône-Méditerranée, d'une surface de près de 130 000 km² (soit environ 25% du territoire national), couvre principalement cinq régions (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes, Franche-Comté et Bourgogne en partie) et 14 millions d'habitants. Il se caractérise par près de 1 000 km de côte ainsi qu'une forte présence de zones humides sur près de 7 000 km².

Le bassin de Corse couvre l'ensemble de l'île, soit près de 284 000 habitants, 1000 km de côte et 22 000 ha de zones humides.

Il est à noter que la DCE définit également les eaux de transition et les eaux côtières qui sont toutes les eaux en deçà de la limite fixée à 1 mille au-delà de la ligne de base utilisée pour définir la largeur des eaux territoriales. Ces eaux font donc partie du champ d'application de la DCE qui intègre aussi les eaux intérieures de surface et les eaux souterraines.

La façade maritime

La politique maritime intégrée, qui par définition se veut transversale, inscrit la façade maritime comme échelle appropriée à sa mise en œuvre. Cette délimitation, purement administrative, repose sur les régions administratives terrestres. **La façade Méditerranée** correspond alors aux régions Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse.

Cette façade maritime constitue l'un des trois éléments nouveaux dans la mise en œuvre de cette politique publique déclinée territorialement. En effet, la façade maritime permet des modalités de gouvernance à une échelle inédite, en instaurant une instance de concertation dédiée (le CMF) et des instruments nouveaux de mise en œuvre de l'action publique (le DSF et le PAMM).

Enfin, on peut citer deux autres zones concernant cette façade maritime : la France est partie de deux accords internationaux, celui de la **Convention de Barcelone** d'abord pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution (1976) qui réunit aujourd'hui 22 Etats du pourtour méditerranéen pour protéger de manière plus générale l'environnement marin et les régions côtières. Il est à noter que c'est le seul accord international qui a rassemblé l'ensemble des Etats riverains de la Méditerranée, malgré les conflits qui ont pu ou peuvent encore les opposer. Le deuxième accord est l'**accord RAMOGE** entre la France, l'Italie et Monaco sur une zone qui s'étend de Marseille à La Spezia aujourd'hui pour préserver les eaux du littoral méditerranéen.





3. LES INTERVENANTS

Les autorités européennes

L'Union européenne, à travers les services de la Commission et certaines de ses agences dédiées est compétente sur bien des sujets en matière maritime et littorale.

La Commission européenne (DG MARE, ENV, MOUV)

La politique européenne en matière maritime et dans une moindre mesure littorale repose sur la notion de politique maritime intégrée (PMI). Elle vise à aborder les questions maritimes de manière plus cohérente en renforçant la coordination entre les différents domaines politiques. En effet, elle repose sur l'idée selon laquelle la mer et le littoral se trouvent au croisement de plusieurs enjeux (transport maritime, zones portuaires, énergies marines, recherche marine, pêche, tourisme, préservation du milieu marin, etc.).



Trois grandes directions générales de la Commission européenne sont donc concernées par ces enjeux, au premier rang desquelles se situe **la direction générale des affaires maritimes et de la pêche (DG MARE)** qui, forte de ses 400 fonctionnaires, s'emploie à développer le potentiel économique de l'espace maritime européen et à garantir la sécurité et la stabilité de l'approvisionnement en produits de la pêche. On retrouve également **la direction générale pour l'environnement (DG ENV)**, sous l'autorité du même commissaire européen que la DG MARE, ou encore **la direction générale à la mobilité et au transport (DG MOVE)**.

Les agences

Pour faire prendre corps aux décisions et aux politiques européennes, l'Union s'appuie sur des agences. Trois d'entre elles peuvent être évoquées ici : l'Agence européenne de sécurité maritime, l'Agence européenne de contrôle des pêches et l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures.

- **L'Agence européenne de sécurité maritime**



L'Agence européenne de sécurité maritime (AESM ou EMSA en anglais), installée à Lisbonne (Portugal) a été créée en 2002, à la suite de la catastrophe Erika. Cette agence se voit affecter une double

tache : fournir une aide scientifique et technique aux États pour améliorer le niveau de normes en matière de sécurité maritime et leur apporter un soutien dans la prévention et la lutte contre les pollutions marines.

À ce second titre, l'AESM est gestionnaire de deux systèmes d'information « **Safeseanet** » et « **Cleanseanet** ». « Safeseanet » met en réseau les systèmes d'information de suivi du trafic maritime établi par chaque État membre (Trafic 2000 pour la France). « Cleanseanet » fournit à tous les États membres des images permettant de détecter les hydrocarbures en mer. Les contrôles de sécurité des navires et des pollutions marines effectués par l'administration de la mer reposent en grande partie sur les données récoltées et concentrées par ces systèmes.

.../...

- **L'Agence européenne de contrôle des pêches**

L'Agence européenne de contrôle des pêches, installée à Vigo (Espagne) a été créée en 2005. L'objectif qui lui a été assigné est de faire émerger une culture commune du respect de la réglementation au sein du secteur de la pêche de l'Union européenne en veillant à ce que les règles de la PCP soient pleinement respectées.



L'agence remplit trois missions principalement. **Elle coordonne d'abord la coopération opérationnelle** entre les États membres dans le cadre des activités de contrôles et d'inspections sur leur territoire terrestre ainsi que dans les eaux communautaires et internationales. Ensuite, **elle assiste**, à la demande de la Commission l'Union européenne et ses États membres dans leurs relations avec les pays tiers et les organisations régionales de gestion des pêches (ORGP). Enfin **elle garantit une étroite coopération avec les parties prenantes**, notamment les représentants des conseils consultatifs régionaux (CCR), sorte de forums permanents où se réunissent représentants du secteur des pêches et représentants d'autres secteurs d'intérêt comme les associations de protection de l'environnement.

Chaque automne, l'agence établit **un programme de travail annuel** et fixe ses priorités pour les douze mois suivants. **Les plans de déploiements communs**, qui visent à mettre en commun le matériel et les ressources humaines de plusieurs États membres, constituent l'une des principales méthodes de l'agence pour garantir une exécution effective de la réglementation. Ces plans concernent des stocks de poisson couverts par un plan de reconstitution à long terme ou par un plan de gestion pluriannuel et pour lesquels un plan particulier de contrôle et d'exécution a été mis en place.

L'agence peut fournir aussi aux États membres des services contractuels, comme la mise à disposition d'observateurs pour les besoins d'opérations communes (comme le contrôle de la pêche du thon rouge en Méditerranée) ainsi que l'affrètement, l'exploitation et la dotation en personnel de plates-formes de contrôles et d'inspections. Elle peut également élaborer et organiser des formations pour les inspecteurs des pêches, procéder à la passation de marchés publics conjoints pour l'acquisition de biens et de services relatifs aux activités de contrôle, élaborer des procédures opérationnelles communes des activités

- **FRONTEX**

L'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union (FRONTEX), installée à Varsovie (Pologne) a été créée en 2004 pour répondre à l'exigence d'améliorer la gestion intégrée des frontières extérieures des États membres.

Bien que la responsabilité du contrôle et de la surveillance des frontières extérieures de l'Union incombe aux États, l'Agence assure **un soutien technique** afin de faciliter l'application des mesures communautaires relatives à la gestion de ces frontières et de coordonner la coopération entre États membres.



La coordination nationale

La pluralité des administrations exerçant des compétences maritimes et littorales a déterminé la mise en œuvre de procédures et d'institutions de coordination. Cette coordination est assurée au niveau national par le Comité interministériel de la mer et le Secrétariat général de la mer sous l'autorité du Premier ministre.

Le Comité interministériel de la mer (CIMER)

Ce comité est chargé depuis 1995 de **délibérer sur la politique du Gouvernement dans le domaine de la mer** sous ses divers aspects nationaux et internationaux et de **fixer les orientations gouvernementales dans tous les domaines de l'activité maritime**.

La composition de ce comité, présidé par le Premier ministre, met bien en évidence le nombre des départements ministériels concernés de près ou de loin par la politique maritime de la France. En effet, il comprend les ministres chargés de l'économie et du budget, des affaires étrangères, de la défense, de l'industrie, de l'environnement, de l'outre-mer, des transports, des collectivités locales, de la pêche, du tourisme, de l'aménagement du territoire, de la recherche, et, en tant que de besoin, les autres membres du gouvernement.

Le Secrétariat général de la mer (SGMER)



Le Secrétaire général est placé sous l'autorité directe du Premier ministre. Il a pour tâche principale **la coordination des actions de l'État en mer** au niveau central, y compris pour l'optimisation de l'utilisation des moyens de l'État en mer. Ainsi, le SGMER anime et coordonne l'action des préfets maritimes, et pilote la fonction garde-côtes.

Il exerce par ailleurs la **mission de contrôle, d'évaluation et de prospective en matière de politique maritime**. Il assure la coordination du suivi des textes relatifs à la mer, notamment en préparant les délibérations du Comité interministériel de la mer et veille à l'exécution des décisions prises. Il est donc associé à l'élaboration des politiques publiques concernant la mer et le littoral, et participe aux travaux des instances et comités qui connaissent des problématiques maritimes. Il établit alors chaque année un rapport au Premier ministre sur la politique maritime et sur la coordination des actions de l'État en mer.

Par ces fonctions transversales et son positionnement sous l'autorité du Premier ministre, le SGMER a pour vocation de constituer le **principal instrument de la mise en cohérence de la politique maritime de la France**, et d'en assurer la lisibilité et l'efficacité. À ce titre, le Secrétariat général de la mer a été présenté par la France comme la traduction nationale de l'autorité responsable de la politique maritime intégrée impulsée par l'Union européenne et est reconnu comme tel par la Commission européenne.

.../...

Le Comité directeur de la fonction garde-côtes et le centre opérationnel

La fonction garde-côte a été créée par décision du CIMER du 8 décembre 2009. Elle a pour vocation de renforcer l'action de l'État en mer en organisant la ***mutualisation des moyens*** des administrations intervenant en mer, selon des priorités définies au niveau central et mises en œuvre sous l'autorité des préfets maritimes.

Le comité directeur de la fonction garde-côte, réunissant les directeurs des principales administrations intervenant en mer, contribue largement à l'élaboration des priorités d'action, des mesures d'organisation et du schéma directeur des moyens de l'action de l'État en mer.

Le centre opérationnel de la fonction garde-côte, situé dans les locaux de l'état-major de la Marine, et composé des officiers des principales administrations concernées, assure une veille permanente et tient à jour une situation maritime mondiale de référence. Il contribue au suivi des crises, notamment des opérations de secours, de lutte contre les pollutions et de maintien de l'ordre public en mer.



Le ministère chargé de la mer (1/2)

La mer est aujourd'hui portée au niveau ministériel par **le ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer**, assisté d'un secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche et d'un secrétaire d'État chargé de la Biodiversité.



La compétence du ministre s'exerce sur les questions relatives :

- au transport maritime et à la marine marchande ;
- à la plaisance et aux activités nautiques ;
- aux ports ;
- au littoral et au domaine public maritime ;
- à la sécurité ;
- à la navigation ;
- à la formation ;
- aux gens de mer et aux questions sociales dans le domaine maritime ;
- à la pêche maritime et aux cultures marines.

La mer et le littoral sont présents au sein de ce ministère à travers différentes structures et directions : le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), l'inspection générale des affaires maritimes (IGAM), le BEAmer, le commissariat général au développement durable (CGDD), la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN), la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA), et dans une moindre mesure la direction générale de l'énergie et du climat (DGECC) pour les énergies marines renouvelables.

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

Le CGEDD, présidé par le ministre du Développement durable, est chargé de **conseiller le Gouvernement** dans les domaines de l'environnement, des transports, du bâtiment et des travaux publics, de la mer, de l'aménagement et du développement durables des territoires, du logement, de l'urbanisme, de la politique de la ville et du changement climatique. Dans ce cadre, il mène les missions **d'expertise**, d'audit, d'étude, d'évaluation, d'appui et de coopération internationale que lui confie le Gouvernement.

Il est également chargé d'une mission d'**inspection générale** portant sur la régularité, la qualité et l'efficacité de l'action des services de l'État placés sous l'autorité des ministres de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et de l'Égalité des Territoires et du Logement, ainsi que des établissements publics placés sous leur tutelle.

Enfin, le CGEDD exerce aussi une mission spécifique d'**autorité environnementale**.

.../...



L'Inspection générale des affaires maritimes (IGAM)

Placée sous l'autorité directe du ministre du Développement durable, l'IGAM **informe et conseille les ministres**, notamment ceux ayant des attributions dans les domaines de la mer (ministres en charge de la mer, de la pêche et de la défense).

Elle exerce en leur nom une mission d'**inspection générale** qui porte sur la régularité, la qualité et l'efficacité de l'action des services ayant compétence dans les domaines de la mer, ainsi qu'une mission de **conseil** pour leur fonctionnement.

Le Bureau d'enquête sur les événements de mer (BEAmer)

Le BEAmer, créé en 1997, est un service à compétence nationale placé auprès de l'Inspecteur général des affaires maritimes. Il a pour mission première de **réaliser les enquêtes techniques afin de prévenir les futurs événements de mer**. Il a également vocation à recueillir, exploiter et diffuser les informations relatives aux enseignements et aux pratiques de retour d'expérience sur les événements de mer.

Les enquêtes du BEAmer réalisées par un nombre limité d'enquêteurs issus de l'administration, mais aussi d'un large collège d'experts et de consultants scientifiques, portent sur les navires civils battant pavillon français où qu'ils se trouvent, ainsi que sur les navires civils battant un autre pavillon lorsque l'événement de mer s'est produit dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales françaises. Sont également concernés les événements de mer où qu'ils se soient produits qui ont coûté la vie ou infligé des blessures graves à des ressortissants français, ou causé ou menacé de causer un préjudice grave au territoire français, à l'environnement, aux installations ou ouvrages sur lesquels la France exerce sa juridiction.

Les enquêtes techniques reposent sur la collecte et l'analyse des informations utiles pour déterminer les circonstances et les causes possibles de l'événement et s'il y a lieu, établir les recommandations permettant d'améliorer la sécurité maritime et la prévention de la pollution. L'objectif n'est pas de déterminer et encore moins d'attribuer une quelconque responsabilité civile ou pénale, ce qui est le rôle de l'enquête judiciaire.

Au terme de chaque enquête, le BEAmer rend public un rapport d'enquête comportant les enseignements et les recommandations destinés à améliorer la sécurité pour éviter la répétition des accidents analysés. Les destinataires des rapports doivent alors les prendre en compte et indiquer les suites données à ces recommandations dans un délai imparti (généralement 3 mois).

Le Commissariat général au développement durable (CGDD)

Au cœur des missions du ministère, le CGDD, entité récente et transversale, a pour objectif de **promouvoir le développement durable**, tant au sein de toutes les politiques publiques que dans les

Le ministère chargé de la mer (2/2)

actions de l'ensemble des acteurs socio-économiques. Pour ce faire, il élabore, anime et assure le suivi de la stratégie nationale de développement durable et contribue à son déploiement.

Le commissariat général repose sur un continuum de compétences alliant la recherche et l'innovation, l'observation et les statistiques, l'analyse économique, sociale et environnementale et l'évaluation des politiques publiques ainsi que l'accompagnement des acteurs. Le CGDD intègre ainsi **un pôle mer et littoral chargé de la coordination des dossiers maritimes**.

Le commissaire général au développement durable remplit en outre la fonction de **délégué interministériel au développement durable** (DIDD). Il porte alors l'action du commissariat général auprès des autres ministères pour leur permettre une meilleure intégration de l'environnement dans leurs propres politiques et projets.

La Délégation à la mer et au littoral (DML)

Le pôle mer et littoral du CGDD s'est vu confier la tâche de préfigurer **la délégation ministérielle à la mer et au littoral** qui est placée sous l'autorité du ministre en charge de la mer. Celle-ci est ainsi chargée de coordonner les services de l'administration centrale du ministère de l'Environnement dans les politiques relatives à la mer et au littoral. Elle assure également le secrétariat du Conseil national de la mer et des littoraux (CNML).

La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

La DGITM, direction générale du ministère du Développement durable, traite des **problématiques liées aux activités maritimes** (transport maritime, plaisance et sécurité des navires, ainsi que formation des marins).

Plus particulièrement, les questions maritimes y sont traitées par la **direction des affaires maritimes (DAM)**, en charge de :

- la définition, du suivi et de la promotion des politiques relatives à la sécurité maritime, au sauvetage en mer, à la surveillance de la navigation et à la signalisation maritime ;
- la définition des orientations de la formation et de l'enseignement maritimes ;
- la conduite de la politique de l'emploi des gens de mer (réglementation et conditions de travail, protection sociale et régime d'assurance sociale des marins, à l'exception des allocations familiales) ;
- l'élaboration et à la mise en œuvre de l'action de l'État en mer en liaison avec le SGMER et les autres départements ministériels concernés ;
- la promotion du développement du pavillon national, de l'encadrement des activités liées à la propriété et à l'exploitation des navires, et le soutien à la flotte de commerce et de services

- 
- l'animation de la politique de la plaisance et des activités nautiques, en élaborant et mettant en œuvre la réglementation relative aux navires de plaisance, aux plaisanciers et aux activités nautiques, tout en veillant à son respect.

.../...

La Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN)

La DGALN a en charge entre autres ***les problématiques liées à la protection des milieux marin et littoral.***

Les sujets liés à l'environnement marin sont alors suivis en son sein par la ***direction de l'eau et de la biodiversité (DEB)*** qui :

- anime les politiques relatives à la connaissance, la protection, la police et la gestion de la nature et de la biodiversité littorale et marine ;
- a en charge la gestion des eaux continentales, côtières et marines ainsi que la protection du littoral et la mise en valeur du domaine public maritime ;
- exerce la tutelle de l'ensemble des établissements publics intervenant en matière d'environnement marin : Agence des aires marines protégées, Agences de l'eau, parcs nationaux, Conservatoire du littoral, Ifremer, MNHN ;
- est en charge de l'application sur le territoire des politiques communautaires en matière d'environnement marin (DCSMM, DCE, Natura 2000).

La Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA)

La DPMA a pour périmètre d'***intervention l'encadrement réglementaire et économique*** (politique d'aide à l'investissement et de financement des entreprises) ***des activités de pêche maritime*** (professionnelle et de loisir) ***et d'aquaculture marine***, et en contrôle le respect.

Elle exerce, pour le compte du ministre, la tutelle sur l'Ifremer (partagée avec le ministère de la Recherche), les organisations interprofessionnelles des pêches maritimes et des élevages marins, de la conchyliculture et de la pisciculture, de France Agrimer, des organismes de la coopération maritime et du crédit maritime mutuel.

Le ministère de la Défense

Les missions

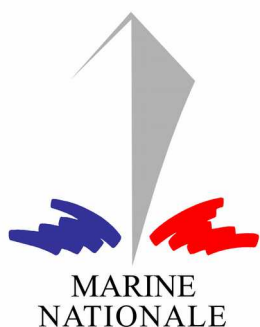
Le ministère de la Défense est un autre grand ministère concerné par les questions maritimes et littorales, *a fortiori* dans sa composante marine, mais pas seulement. En effet, **la Marine nationale et la Gendarmerie maritime** disposent de moyens nautiques importants qui participent aux activités de police, de contrôle, et de sauvetage (participation à l'armement des CROSS et interventions sur zone) pour ne citer qu'elles, mais aussi plus largement aux **missions de l'action de l'État en mer**.



Le ministère de la Défense sur le littoral méditerranéen

Les principales activités de défense confèrent à **Toulon**, port de projection de puissance, une place majeure. Ces activités portent cependant sur l'ensemble du bassin méditerranéen qui accueille les activités d'entraînement des trois armées et héberge, autour de **l'île du Levant**, les essais de la direction générale de l'armement (DGA) liés au développement et à la qualification de systèmes d'armes au profit de la Défense. Il faut également ajouter les **cinq groupements de soutien de base de défense (GSBdD)** du littoral méditerranéen (Istres, Marseille, Toulon, Calvi et Sari-Solenzara, regroupant près de 33 600 personnes hors DGA).

La place prépondérante de la Marine nationale



La Marine nationale dispose d'une place prépondérante dans ce système. Elle y assure des missions de maintien de la qualification opérationnelle des forces, de surveillance des approches et des activités maritimes au moyen de la chaîne sémaphorique sur l'ensemble de la façade méditerranéenne (au total 19 sémaphores), ou encore d'exercices opérationnels multinationaux.

Les moyens affectés en Méditerranée représentent la moitié des effectifs de la Marine et les trois quarts des coûts d'équipements de fonctionnement selon l'état-major de la Marine. Le positionnement de la Marine en Méditerranée est donc d'une importance majeure, d'autant plus important qu'elle ne concoure pas exclusivement aux questions de défense, mais aussi aux missions civiles de l'État en mer et sur le littoral, que ce soit pour la protection de l'environnement, la sauvegarde de la vie humaine en mer ou encore la préservation de la ressource halieutique.

Les autres départements ministériels



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Bien que dépendant de la composition des gouvernements, les interventions des autres ministères se font à deux titres. D'une part, certaines administrations détiennent des **compétences qui concernent directement les activités maritimes ou le milieu marin**. D'autre part, certaines assurent des fonctions gouvernementales à **caractère transversal** et ne peuvent, même en l'absence d'une compétence spécifique, se désintéresser totalement de l'administration de la mer.

Ainsi, le **ministère de l'Économie et des Finances**, outre son rôle central sur les questions budgétaires assure certaines missions maritimes en propre ou partagées avec le ministère en charge de la mer. Les services des douanes disposent en effet de moyens nautiques et aériens et participent à ce titre aux contrôles de la navigation et de la pêche même si leur mission principale reste le contrôle douanier du navire. Ils assurent également la francisation permettant de constater la nationalité française d'un navire et d'acter sa propriété, ainsi que la tenue des hypothèques des navires. Ce ministère est également compétent en matière d'assurance maritime et de contrôle de la qualité des produits de la mer avec les services de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes.

Les questions relatives à la construction et à la réparation navale ainsi que les exploitations pétrolières sous-marines et les extractions en mer, relèvent du **ministère chargé de l'industrie**.

Le **ministère des affaires étrangères** a la charge des négociations relatives aux frontières maritimes de la France.

Le **ministère chargé des sports** intervient dans le domaine des sports nautiques et notamment la délivrance des brevets de moniteur sportif.

Les services vétérinaires du **ministère de l'Agriculture** exercent d'importants pouvoirs dans le domaine du contrôle sanitaire des produits de la mer.

Le **ministère chargé du travail** exerce les missions d'inspection du travail maritime.

De la même manière, **les ministères chargés de l'emploi, de la justice, de l'éducation nationale, de la recherche, de la culture** sont amenés à déterminer des normes, à définir des politiques ou à engager des actions qui ne sont pas sans incidences sur les compétences exercées par l'administration de la mer dans ces domaines.

Le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM)

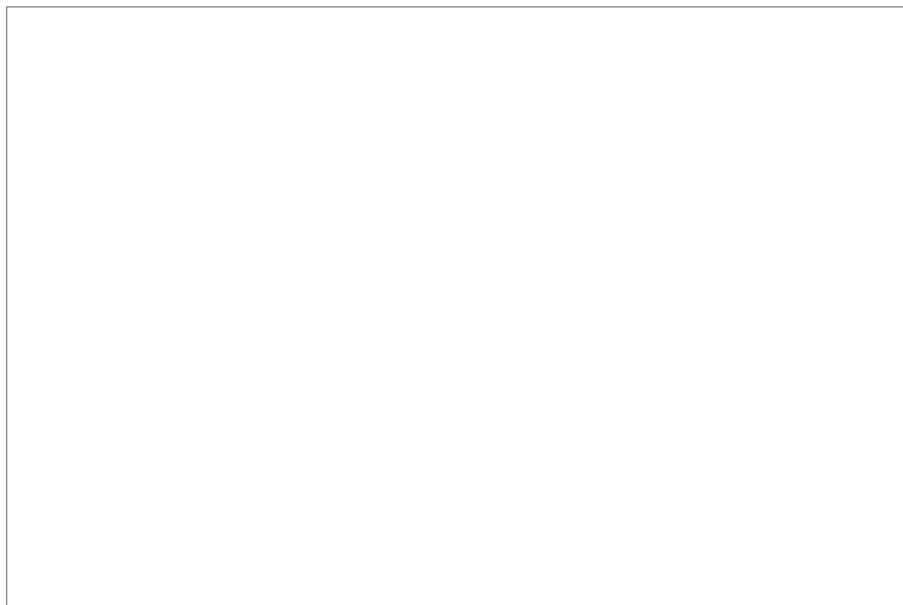


Créé par André Malraux en 1966, le DRASSM est un service à compétence nationale délocalisé à Marseille, relevant de la direction générale des patrimoines du ministère de la Culture et de la Communication.

Il assure la protection, l'étude et la mise en valeur des biens culturels maritimes présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique situés dans le domaine public maritime jusqu'aux limites de la zone économique exclusive, en liaison avec

l'ensemble des administrations participant à l'action de l'État en mer.

On peut noter que le navire de recherche archéologique du DRASSM, le *André Malraux*, est basé à Marseille.



Source : Christine Lima MCC/DRASSM

Le registre international français (RIF)



Bien que n'étant pas spécifiquement orienté vers la Méditerranée, et étant rattaché directement à l'administration centrale de la mer, **le Registre international français (RIF)**, créé en 2005 est basé à Marseille, ville où sont implantés plusieurs armements français d'importance (CMA-CGM, Bourbon, Le Ponant).

Ce registre vise à développer la compétitivité des armements français face à la concurrence et à soutenir l'emploi maritime. Peuvent être immatriculés au RIF les navires de commerce au long cours, au cabotage international et les navires armés à la plaisance professionnelle de plus de 24 mètres.

La loi de création du RIF institue pour l'immatriculation et l'armement des navires dans ce registre un cadre juridique nouveau impliquant des procédures originales de gestion administrative des navires et de leurs équipages, concrétisé par la centralisation des opérations d'immatriculation et de francisation au sein d'un guichet unique, rassemblant douanes et affaires maritimes.

Le préfet maritime de la Méditerranée



Le préfet maritime de la Méditerranée est **le représentant de l'État en mer**, du Premier ministre et de chacun des ministres. Ainsi, il définit, anime et coordonne l'action en mer des administrations et la mise en œuvre de leurs moyens pour la Méditerranée.

Son action est définie par deux textes fondamentaux : le décret 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer ainsi que l'arrêté du Premier ministre du 22 mars 2007 établissant la liste des missions en mer incombant à l'État dans les zones maritimes de la Manche-mer du Nord, de l'Atlantique, de la Méditerranée, des Antilles, de Guyane, du sud de l'océan Indien et dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises

Domaines de compétences :

- la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation ;
- le maintien de l'ordre public ;
- la sauvegarde des personnes et des biens ;
- la protection de l'environnement ;
- la coordination de la lutte contre les activités illicites

Espaces de compétences :

- à partir de la limite des eaux (sauf à l'intérieur de la limite administrative des ports et dans les estuaires en deçà des limites transversales de la mer) et jusqu'à la limite de la ZEE ;
- dans les étangs salés principalement sur la côte du Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, sauf les étangs du domaine privé ou départemental et sauf protocoles particuliers.

Aujourd'hui le préfet maritime exerce donc un pouvoir de coordination de l'action en mer des administrations de l'État et un pouvoir réglementaire propre pour l'exercice de la police administrative générale en mer (qui concerne tous les usagers de la mer quelles que soient leurs activités) et de certaines polices spéciales (restreintes à certains usagers, certaines activités et/ou certains lieux).

La police administrative générale en mer :

Il s'agit de garantir l'ordre public (tranquillité, sécurité, salubrité, protection de la moralité publique, de l'environnement et luttas contre les activités illicites en mer).

.../...



Quelques missions de l'Action de l'Etat en mer :

- **La police de la navigation dans les eaux et rades**, en complément de la police spéciale des baignades et engins de plage dans la bande littorale des 300 m exercée par les maires.
 - **Dans ce cadre, il est compétent en matière de réglementation des manifestations nautiques**, les organisateurs devant lui en faire la déclaration préalable (en pratique et par délégation aux DDTM/DML, cf. *infra*).
- **La préservation de l'environnement** : réglementation de la circulation des navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes (hydrocarbures), dans les eaux territoriales françaises ; préparation et mise en œuvre du volet **POLMAR-mer du plan ORSEC** ; pouvoir de mise en demeure d'un armateur et de réquisition pour prévenir un accident ou en réparer les effets.
- **Responsabilité de la recherche et du sauvetage des personnes en mer**, en s'appuyant sur le CROSS.
- **La police du passage inoffensif dans les eaux territoriales**, en réglementant l'exercice de ce droit lorsque la sécurité de la navigation ou de l'État le requiert.
- **La police des épaves maritimes** pour faire supprimer leur caractère dangereux pour la navigation, la pêche ou l'environnement en mettant en demeure son propriétaire, ou en agissant d'office le cas échéant.

L'organisation de la préfecture maritime de la Méditerranée.

Siégeant à **Toulon**, le préfet maritime s'appuie sur un adjoint et des équipes resserrées au sein de la division de l'Action de l'État en mer, composée de représentants des différentes administrations (affaires maritimes, douanes, gendarmerie, la marine nationale) qui travaillent sur la gestion des risques, la police en mer et la protection et l'aménagement durable de l'espace marin.

Enfin, il est à noter qu'autorité civile, le préfet maritime cumule ses fonctions avec celles de **commandant de zone maritime**, autorité militaire.



Les préfets de région

Depuis les années 1960, l'échelon régional n'a eu de cesse de prendre de l'ampleur. L'État au niveau régional s'est donc redessiné afin de mieux piloter les politiques publiques avec l'apparition du préfet de région, préfet du département dans lequel se situe le chef-lieu de la région.

Garant de la cohérence de l'action de l'État dans la région, il est responsable de l'exécution des politiques de l'État à ce niveau territorial, ainsi que des politiques communautaires, qui relèvent de sa compétence.

Les préfets de région compétents sur la pêche (PACA et Corse)

Il s'agit des prérogatives maritimes de préfets terrestres les plus anciennes. ***La réglementation et la police des pêches*** échappent au pouvoir de police administrative générale en mer du préfet maritime. Cette exception s'est justifiée historiquement par les répercussions possibles en termes d'ordre public à terre, dans les ports de pêche, des mesures d'encadrement concernant cette activité. Elle s'inscrit aujourd'hui dans son rôle de garant du développement économique. Elle ne s'étend cependant pas à tous les préfets de régions littorales.

Ainsi, en Méditerranée, les préfets compétents pour édicter, par arrêté, toute règle relative à l'encadrement des activités de pêche professionnelles ou de loisir (engins, périodes, tailles et quantités de capture), dans le respect des réglementations nationales ou communautaires sont, conformément au code rural et des pêches maritimes, ***le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur*** pour les régions Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées et Provence-Alpes-Côte d'Azur dans les eaux territoriales continentales de Méditerranée et en ZEE, et ***le préfet de Corse*** pour les eaux territoriales autour de l'île. Cette compétence s'exerce pour toute activité pratiquée en aval de la limite de salure des eaux.

Les préfets de région « de droit commun », dont le préfet du Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées en l'occurrence, assurent la tutelle des organisations professionnelles des pêches de leur ressort (comités régionaux, la tutelle des comités départementaux étant assurée par les préfets de département), ainsi que la régulation des entrées et sorties des navires de la flotte de pêche méditerranéenne.

Les Secrétariats généraux aux affaires régionales (SGAR)

Les préfets de région sont assistés d'un secrétariat général aux affaires régionales (SGAR). Son secrétaire général mène une mission de ***coordination de l'action des services régionaux de l'État*** et d'articulation de celle-ci avec celle des services départementaux.

Il met en œuvre, sous l'autorité du préfet de région et avec les services de l'État en région, les politiques nationales et européennes concernant le développement économique et social de l'aménagement du territoire.

.../...



Véritable état-major du préfet de région, cette structure interministérielle remplit **une fonction transversale de cohésion des politiques publiques, des programmes européens et des grands programmes** tels que le contrat-plan État-Région, la stratégie régionale de l'État, études et évaluation, coopération transfrontalière et internationale. Simultanément à cela il assure **une fonction d'appui** au préfet de région dans la conduite des différentes politiques de l'État (hors sécurité et ordre public), notamment au travers de l'animation et de la coordination des administrations de l'État dans la région et dans la prise en charge de projets interministériels.

Le préfet de zone de défense et de sécurité sud

Le Préfet du département et de la région chefs-lieux de la zone de défense assure les fonctions de Préfet de zone, afin de pouvoir répondre aux crises qui dépassent le cadre géographique du département ou dont l'ampleur s'avère supérieure aux moyens de celui-ci. Il s'agit pour la zone Sud correspondant aux trois régions de la façade Méditerranée au préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, assisté d'un **secrétaire général de la zone de défense et de sécurité** qui se consacre exclusivement aux affaires zonales.

Le Préfet de zone est le délégué des ministres en matière de défense civile. Il coordonne l'action des préfets de région et de département en la matière. Il est également chargé de veiller à la cohérence et à la complémentarité des plans civils de protection et des plans militaires de défense. Il coordonne ainsi la préparation et la mise en œuvre des mesures de défense à caractère non militaire et veille, en liaison étroite avec le commandement militaire, à la cohérence des plans civils de protection et des plans militaires de défense.

Dans le domaine maritime et littoral, le préfet de zone est compétent sur les **questions de lutte contre les pollutions**. Il est ainsi en charge du suivi des plans Polmar-terre départementaux et de leur coordination dans sa version zonale, en vue de leur bonne articulation avec le volet mer relevant du préfet maritime.

Son rôle est également opérationnel puisqu'il assure la coordination de l'ensemble des actions menées à terre et en mer (dans les eaux intérieures jusqu'à la ligne de base des eaux territoriales comprenant notamment les estuaires, les ports « secondaires » et les baies), en collaboration avec le préfet maritime ainsi que le soutien opérationnel et logistique des départements touchés par la pollution. Il mobilise et coordonne alors les moyens de renfort à terre.

Les préfets de département

Les préfets de département sont les représentants du Premier ministre et de l'ensemble des ministres. Investis d'un pouvoir de police administrative générale dans leur département, ils y assurent la permanence de l'État.

Ils exercent des *fonctions régaliennes* tenant notamment au contrôle administratif et au respect des lois, le pilotage et la coordination des services déconcentrés, l'exercice des prérogatives de puissance publique et d'ordre public, la sécurité intérieure et la sécurité civile, la réglementation générale des libertés publiques, la gestion de l'immigration et le fonctionnement de la démocratie locale.

Dans les domaines qui nous occupent, ils sont responsables de la préparation des mesures de sauvegarde et de la mise en œuvre des moyens nécessaires pour faire face aux risques majeurs et aux catastrophes. Ils sont ainsi responsables de l'organisation du secours et de la lutte à partir de la terre contre les pollutions marines à travers notamment le déclenchement du plan ORSEC sur son volet POLMAR Terre. Ils assurent alors la direction des opérations de secours.

Dans le domaine du sauvetage en mer, le préfet de département est compétent pour activer le dispositif terrestre d'accueil d'un grand nombre de personnes victimes d'un sinistre maritime.

En sa qualité de gestionnaire du domaine public maritime, il est l'autorité qui accorde les *autorisations d'occupation temporaire*. Le préfet de département est titulaire en outre de la police spéciale de l'eau et des milieux aquatiques. Il est donc l'autorité accordant les autorisations au titre des *procédures loi sur l'eau*. Enfin, les procédures et autorisations des *installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)* relèvent de son autorité.

Pour réaliser leurs missions, les préfets exercent également *des fonctions de coordination des administrations de l'État dans le département*, facilitées par la réduction du nombre de directions départementales, désormais interministérielles.

Ces directions sont organisées, indépendamment de la structure du Gouvernement, en fonction des missions qu'elles doivent accomplir sous l'autorité du préfet de département, mais également d'autres autorités préfectorales ou ministérielles par délégation. Ainsi, ont été créées entre autres dans les départements littoraux des *directions départementales des territoires et de la mer (DDTM)*.

En outre, auprès de chaque préfet de département est placé le service interministériel de la défense et de la protection civile (SIDPC) qui l'assiste dans la prévention et la gestion des risques et des crises, ainsi que dans le pilotage, l'animation et la coordination de l'action des différents partenaires concernés par les questions de sécurité civile.

Les préfets coordonnateurs

Les politiques publiques étant pour certaines pluri-sectorielles, ou intéressant plusieurs territoires, le Gouvernement a fait le choix de désigner un ou plusieurs préfets pour coordonner la définition, la mise en œuvre et le contrôle de ces politiques multiples.

La coordination des politiques de préservation du milieu marin

La directive cadre européenne stratégie pour le milieu marin (DCSMM) impose aux États membres d'élaborer et mettre en œuvre des stratégies pour atteindre le bon état écologique du milieu marin d'ici à 2020, déclinées en droit français sous la forme de plans d'action pour le milieu marin. La responsabilité de ce plan pour la sous-région marine Méditerranée Occidentale a été confiée **au préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et au préfet maritime de la Méditerranée**.

La coordination de la politique maritime intégrée

Sous l'impulsion de l'Union européenne, la France développe depuis 2007 une politique maritime intégrée. Cette politique a pour objet central le développement durable des activités maritimes et littorales, au travers d'une stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML). Un document stratégique de façade (DSF) doit être élaboré à l'échelle de chaque façade maritime pour décliner et donner corps à cette stratégie localement. **Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le préfet maritime de la Méditerranée** sont chargés, conjointement, d'en assurer l'élaboration et la mise en œuvre.

Le document stratégique de façade déterminera les orientations de développement durable applicables à l'ensemble des activités maritimes en Méditerranée française. Rédigé sous une forme concertée, en s'appuyant notamment sur **le Conseil maritime de façade (CMF)**, il aura vocation à intégrer les grandes problématiques maritimes et littorales : économie et emploi maritime, connaissance et innovation, préservation des milieux marins et littoraux, risques côtiers. La force juridique de ce document devrait être différenciée : simple « prise en compte » par les autres plans ou projets établis par les pouvoirs publics sur le littoral, mais « compatibilité » de ces mêmes plans ou projets sur les espaces marins.

Les autres coordinations

Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a été désigné en avril 2011 par **le préfet coordonnateur du bassin Rhône-Méditerranée** pour coordonner la gestion du risque de submersion marine dans les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon. Un guide commun, coordonné par les services de l'État, a ainsi été élaboré sur le sujet.

Le préfet de la région Rhône-Alpes et le préfet de Corse sont chargés de la coordination de la politique de l'eau au titre de la directive cadre sur l'eau (DCE) pour les bassins hydrographiques Rhône-Méditerranée et Corse.

.../...



Le préfet de la région Languedoc-Roussillon a été désigné en mai 2013 par la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, préfet coordonnateur du projet Midi-Provence, visant à établir une nouvelle liaison électrique entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la région Languedoc-Roussillon pour sécuriser la seule existante actuellement dont la panne aurait des conséquences sur tout le sud-est jusqu'à la région Rhône-Alpes.

De la même manière, la ministre de l'Écologie a désigné ***le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le préfet maritime de la Méditerranée***, pour coordonner l'exercice d'identification et de planification de développement de fermes pilotes d'éoliennes flottantes en Méditerranée. Cette désignation a ainsi abouti à la présentation de trois zones (deux en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées et une en Provence-Alpes-Côte d'Azur) retenues dans le cadre d'un appel à projet financé par le Programme Investissements d'Avenir.

La direction interrégionale de la mer Méditerranée

Sous l'autorité des préfets compétents, la direction interrégionale de la mer **anime et coordonne l'ensemble des politiques de la mer et du littoral de la façade méditerranéenne française.**

De manière plus précise, les missions de la DIRM sont triples.

D'une part, **elle coordonne les politiques en mer :**

- en s'assurant de la cohérence des politiques de régulation des activités en mer et sur le littoral ;
- en animant le réseau des services et opérateurs de l'État chargés de ces politiques et en promouvant avec eux une vision d'ensemble des espaces maritimes et littoraux et des politiques publiques susceptibles d'avoir des impacts sur l'espace maritime ;
- en assurant avec les DREAL, la gestion et la protection du littoral et la planification des activités en mer, en concertation avec les usages.

D'autre part, **elle a la charge le développement durable des activités maritimes :**

- en encadrant les activités de pêche, de cultures marines ou d'élevages marins pour faciliter la cohabitation avec d'autres activités et pour assurer leur développement dans le respect des objectifs de préservation des stocks de poissons, de qualité des eaux et des écosystèmes marins ;
- en mettant en œuvre les aides publiques d'accompagnement des secteurs de la pêche et des cultures marines ;
- en réglementant ces activités tout en coordonnant les actions de police des pêches des services de l'État.

Enfin, **elle veille à la sécurité maritime et à la sauvegarde de la vie humaine en mer.** Pour cela elle cherche à prévenir les risques par un triple contrôle :

- celui des navires et leurs équipements (grâce aux centres de sécurité des navires – CSN – de Marseille et de Sète et à leurs antennes à Port-la-Nouvelle, Martigues, Toulon, Bastia, Ajaccio et Propriano). En cas de pollution causée par un navire sur la frange côtière et sur le littoral, la DIRM est alors à même de contribuer à la lutte à travers les centres de stockage POLMAR-terre dont elle a la charge à Sète, Port-de-Bouc et Ajaccio ;
- celui de la compétence des marins et des effectifs nécessaires à la conduite de ces navires en organisant les délivrances des titres de formation professionnelle maritime ainsi qu'en développant la formation des marins dans les lycées professionnels maritimes à Sète et Bastia (sur lesquels elle exerce l'autorité académique). Cette sécurité maritime passe également par la prévention des risques du travail maritime via les CSN et le service de santé des gens de mer de Marseille et de ses permanences à Port-la-Nouvelle, Sète, Toulon, Nice, Bastia et Ajaccio ;
- celui des dispositifs de sécurité de la navigation maritime (les 950 phares, bouées et signaux lumineux), balisage, surveillance du trafic maritime, information nautique à travers les services des Phares et Balises (à Sète, Marseille, Toulon, Bastia et Ajaccio) et du CROSSMED (à La Garde et à Ajaccio).

Forte d'environ 350 agents, la DIRM est présente sur l'ensemble de la façade méditerranéenne, avec des agents en poste dans la plupart des départements côtiers de Méditerranée pour assurer un accueil de proximité des usagers sur les questions de son ressort.

.../...

Enfin, dans le cadre du pilotage des missions des affaires maritimes, la DIRM assure le commandement opérationnel de la vedette régionale de surveillance MAUVE et travaille en étroite relation avec les unités littorales des affaires maritimes des DDTM (cf. *infra*).

Focus sur le CROSS-Méditerranée

Dans le domaine de l'organisation des secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse, le DIRM exerce la tutelle organique des CROSS pour le compte du ministère chargé de la mer, la responsabilité des opérations appartenant néanmoins au préfet maritime.



Le CROSS La Garde (CROSSMED) est surtout orienté vers le sauvetage, et notamment le sauvetage « plaisance » en été. Il dispose d'un centre principal à La Garde près de Toulon, et d'une antenne d'appui à Ajaccio-Aspretto pour la région Corse.

Le CROSS assure un certain nombre de missions :

- **la recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer** en centralisant les alertes, dirigeant et coordonnant les opérations impliquant une information permanente de tous les participants ;
- il assure **la surveillance de la navigation maritime** en suivant les navires soumis à des comptes-rendus lors de leur transit, ainsi qu'en réceptionnant les différentes alertes pouvant être transmises par les navires faisant l'objet d'un acte de malveillance, assurant ainsi une mission de sûreté des navires.
- il est en charge sous la coordination du CROSS-Jobourg (à Cherbourg) de **la surveillance des pollutions marines** en Méditerranée française pour centraliser les informations relatives à ces pollutions afin d'en rechercher les origines et renseigner les autorités chargées de la lutte (préfet maritime ou préfet de département) ;
- il diffuse **les renseignements de sécurité maritime** dans le cadre du système mondial de sécurité et de détresse en mer (SMDSM), notamment l'information nautique et météorologique à partir de ses différents émetteurs.



La diffusion de l'information météorologique est effectuée sous forme de **bulletins météorologiques** dont le contenu est élaboré par Météo France à heures régulières, en fonction de la distance à la côte (bulletin côtier jusqu'à 20 milles, bulletin large jusqu'à 200 milles et grand large au-delà de 200 milles). Lorsque les conditions durcissent, des avis de vent fort sont annoncés sous la forme de **bulletins météorologiques spéciaux (BMS) côtier, large ou grand large**.

La diffusion de l'information nautique est effectuée par les CROSS sous la forme **d'avis urgent aux navigateurs**.

Le délégué du DIRM en Corse

La Corse représente la moitié (1 000 km) du linéaire côtier total de la façade méditerranéenne. Distant de près de 170 km des Alpes-Maritimes et plus de 280 km de Marseille, siège de la DIRM Méditerranée, il est apparu nécessaire d'y installer un représentant permanent du directeur interrégional sur place, animant les missions des différents services sur l'île.

Il assure également le lien avec les préfets et les directions départementales des territoires et de la mer.

Les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement

Les DREAL sont des services déconcentrés du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer. Elles sont chargées de l'élaboration et de la mise en œuvre, au niveau régional, des politiques de l'État en matière d'écologie, de développement et d'aménagement durables du territoire, et en particulier de la mise en œuvre des politiques de gestion de l'eau, et de gestion et de protection du littoral et des milieux marins.

Les DREAL sont donc le service techniquement généraliste de droit commun en matière d'environnement, y compris d'environnement marin. De manière plus large, son rôle technique et réglementaire, ainsi que son expertise traite de sujets aussi variés que les paysages, les sites, les espaces protégés, les évaluations environnementales, les ICPE, etc... Leur action s'effectue sous l'autorité des préfets de région et du préfet maritime en mer.

Elles ne sont pas des administrations spécialisées en matière maritime. Elles y travaillent néanmoins de façon significative : instruction de dossiers Natura 2000 en mer, extractions de granulats marins, implantation de matériel de production d'énergie renouvelable en mer, mise en œuvre des volets POLMAR terre des plans ORSEC et gestion des déchets en liaison avec les DDTM concernées, réserves naturelles, expertise dans les problématiques de gestion du trait de côte, d'érosion et de submersion marine, éducation à l'environnement, risques industriels, etc.

Elles assurent alors sur ces différentes thématiques des actions visant à élaborer des doctrines régionales, des outils et méthodes communs, ainsi qu'à mutualiser les moyens afin d'assister les directions départementales des territoires et de la mer dans leurs missions.

L'organisation de ces directions reflète ce caractère transversal. En effet, presque l'ensemble des services (biodiversité eau et paysage, connaissance et aménagement, risques naturels, énergie, transports) et unités sont concernés par les sujets « mer et littoral ». Les DREAL PACA et Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées ont donc fait le choix de créer des missions transversales au sein du service biodiversité, eau et paysage, animant un comité interservices mer et littoral (CIMEL) qui réunit régulièrement les différents agents en interne qui travaillent de près ou de loin sur les thématiques mer et le littoral (soit près de 30 agents en PACA).

D'ailleurs, la DREAL Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées est en charge également de la police des eaux littorales (dans les autres régions, c'est une compétence dévolue aux DDTM).

Les directions départementales des territoires et de la mer / Les délégations à la mer et au littoral

Alors que le niveau régional est le niveau de conception et de pilotage des politiques publiques, le niveau départemental, représenté par **les directions départementales des territoires et de la mer (DDTM)** est celui de la mise en œuvre et de l'exécution de celles-ci. En matières maritimes et littorales, les DDTM s'appuient sur une délégation particulière, **la délégation à la mer et au littoral (DML)**, placée sous l'autorité d'un directeur adjoint, le délégué à la mer et au littoral.

Sur le littoral méditerranéen, sept DDTM sur les neuf disposent de DML : deux en Corse, deux en Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées (le DML des Pyrénées-Orientales étant compétent sur l'Aude et celui de l'Hérault sur le Gard) et trois en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ces services assurent la représentation du préfet maritime et apportent l'expertise nécessaire en matière maritime aux préfets de département.

Les DDTM/DML interviennent dans l'action de l'État en mer et sur le littoral notamment **via leurs unités littorales des affaires maritimes (les ULAM)**.

Le DML est susceptible d'intervenir dans les différents **domaines de compétence du préfet maritime** pour lesquels il aura reçu délégation de signature :

- la mise en demeure pour l'enlèvement des épaves, des navires et engins flottants abandonnés en mer ;
- la prise d'acte de manifestations nautiques ;
- l'établissement des plans de balisage ;
- la présidence des commissions nautiques locales ;
- les autorisations de mouillages légers (occupation du plan d'eau) ;

parfois conjointement avec délégation du préfet de département (occupation du sol, DPM, commissions nautiques locales), etc.

Il assure également un rôle général de **représentation de la Marine nationale et de défense de ses intérêts**, et d'accueil de ses navires, et des navires de guerre étrangers, dans les départements où elle n'est pas représentée.

Au nom du préfet de département, ses compétences sont également multiples :

- gestion du DPM (concessions de plages, utilisation du DPM, AOT, transferts de gestion, délimitations du DPM...)
- exploitations de cultures marines (par ex. les attributions et retraits des concessions conchyliques et piscicoles sur le DPM) ;



Source : www.letelegramme.fr

.../...



- contrôle sanitaire et technique des produits de la mer (classement des bancs et gisements, réglementation de la pêche des coquillages en zones insalubres, immersions, importations, exportations et transferts des coquillages) ;
- réglementation de la pêche à pied ;
- délivrance, retrait des permis plaisance et organisation des épreuves, agrément et suspension ou retrait d'agrément des établissements de formation,
- police des épaves et abandon des navires en deçà de la laisse de basse mer,
- police des eaux littorales (loi sur l'eau), élaboration et suivi du volet POLMAR départemental,
- gestion du droit de chasse sur le DPM,
- sûreté portuaire et mission d'autorité investie du pouvoir de police portuaire (le cas échéant),
- prévention et règlement des conflits collectifs, en liaison avec l'inspection du travail.
- Élaboration des plans de prévention des risques littoraux (le risque de submersion marine étant habituellement appréhendé et étudié en même temps que le risque d'inondation).

NB. Les questions relevant du DPM dans l'Aude ne relèvent pas du DML qui a compétence interdépartementale 66-11 sur les sujets « mer », mais du DDTM de l'Aude.

Au nom du préfet de région, il contrôle des organisations de producteurs et des organisations interprofessionnelles locales ; ***et sous la coordination du DIRM,*** il participe au contrôle des pêches, à la mise en œuvre du plan interrégional de contrôle et à l'élaboration de la réglementation locale des pêches.

Enfin, le DML détient ***des compétences propres*** également dans plusieurs domaines :

- saisie des engins et navires de pêche et les transactions ;
- application des conditions d'exercice de la profession de marin ;
- conciliations pour les litiges individuels du travail ;
- établissement des décisions d'effectif pour l'embarquement des marins ;
- protection sociale pour transmission des requêtes à l'ENIM ;
- délivrance ou retrait du rôle d'équipage.

Les directions départementales de la cohésion sociale et de la protection des populations

La direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations (DDCSPP)

assure les missions de veille sanitaire et de sécurité dans les domaines de l'alimentation et de la protection des consommateurs et les fonctions liées à la cohésion sociale. Selon la taille du département, les deux composantes protection des populations et cohésion sociale peuvent être séparées en deux directions départementales distinctes.



Source : www.agriculture.gouv.fr

Elle est ainsi en charge de ***la veille et du contrôle sanitaire des produits de la mer, qu'ils soient naturels ou issus de l'élevage.***

Dans sa composante « cohésion sociale », la DDCS et la DDTM/DML peuvent collaborer ***au suivi des activités nautiques***, notamment

en matière de plongée sous-marine (agrément des formateurs VNM, plongée, etc...).

Le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS)

Le Dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) relève de la direction des affaires maritimes du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Il est constitué d'unités opérationnelles sur tout le littoral, réparties en deux composantes.

La première est à vocation hauturière avec la vedette régionale de surveillance MAUVE basée à Marseille. La vedette régionale est dédiée principalement au contrôle des pêches maritimes et à la protection de l'environnement marin.

Les sorties de la vedette font l'objet de programmes annuels et trimestriels. Ils sont arrêtés, sur proposition du commandant et du chef mécanicien de l'unité, par le DIRM en concertation avec le préfet maritime.



Source : DIRM Méditerranée

La seconde composante agit en mer côtière et à terre au sein des unités littorales des affaires maritimes (ULAM) rattachées aux DDTM/DML. Constituées de 6-7 agents en moyenne, équipées de vedettes côtières, d'embarcations rapides semi-rigides ou de véhicules adaptés, elles assurent des missions, en mer ou à terre, de police des pêches (60 à 70 % de leur activité) et de la navigation, d'information et de sensibilisation du public, de contrôle des normes de sécurité des navires et de protection de l'environnement marin, d'inspection du travail (travail dissimulé notamment) et de contrôle des établissements de commercialisation de produits de la pêche ou de l'aquaculture).



Source : France 3 région

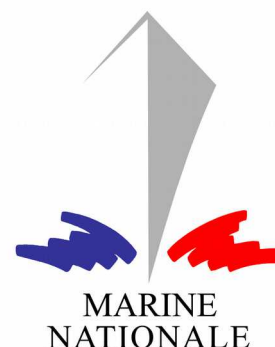
L'organisation opérationnelle de la surveillance relève de deux niveaux : le commandement opérationnel repose sur le DIRM tandis que le contrôle opérationnel est assuré par le CROSS Etel (Centre national de surveillance des pêches, CNSP) pour la vedette régionale et les moyens nautiques des ULAM lors des contrôles en matière de pêche ou par le chef de service de la DML pour les moyens nautiques des ULAM lors des contrôles autres que ceux relatifs à la pêche.

La Marine nationale

Cette composante du ministère de la défense joue un rôle très important dans les politiques maritimes de la France.

Outre ses missions de défense au titre des missions militaires, elle contribue avec ses moyens aéromaritimes, notamment hauturiers, aux missions générales de :

- surveillance et de sauvegarde des approches maritimes ;
- contrôle des pêches ;
- lutte anti-terroriste ou contre l'immigration illicite ;
- assistance et sauvetage en mer ;
- neutralisation des engins pyrotechniques en mer ;
- traitement des munitions historiques (pétardement),
- protection contre les risques venant de la mer, etc.



Elle est également directement chargée de la mise en œuvre des **moyens de lutte contre les pollutions accidentelles en mer** et constitue, à ce titre, un acteur majeur du volet POLMAR-mer du dispositif ORSEC maritime dont le préfet maritime a la responsabilité. Pour remplir cette mission, elle dispose du Centre d'expertises pratiques de lutte anti-pollution (CEPPOL) basé à Brest.

La Marine dispose ainsi du réseau des **19 sémaphores en Méditerranée** (dont 7 en Corse) qui permettent une veille permanente dans la frange côtière proche, et d'un ensemble de patrouilleurs et d'avions spécialisés.

Pour compléter ses moyens propres, et au titre des missions civiles de l'État en mer, la Marine nationale a conclu des contrats d'affrètement pour **deux bâtiments de soutien, d'assistance et de dépollution (BSAD)** en Méditerranée (JASON et AILETTE) et **d'un remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage (RIAS, l'ABEILLE FLANDRE)**.



Les sémaphores de Méditerranée. Source : Préfecture maritime de la Méditerranée

La Gendarmerie maritime

Cette formation spécialisée de la gendarmerie nationale est placée pour emploi auprès du chef d'état-major de la Marine nationale qui lui fournit des moyens.

Elle compte 1100 militaires, officiers et sous-officiers, organisés en 3 groupements (Cherbourg, Brest et Toulon où se trouve leur centre de formation) ainsi que 10 compagnies et 75 unités qui participent à la fois aux missions de défense militaire et à l'action de l'État en mer.

Dans ce cadre, elle exerce, sous l'autorité opérationnelle du commandant de zone maritime, des *missions de police générale* (protection de l'environnement, police de la navigation, participation au contrôle des pêches, contrôle de la salubrité publique, protection du trafic maritime, assistance aux personnes en danger, etc.) *ou de police judiciaire* (lutte contre les trafics illicites, les pollutions, l'immigration clandestine, etc.).

On peut noter enfin le travail réalisé par son centre de formation à Toulon qui effectue une veille réglementaire quotidienne et met à jour systématiquement un site internet dédié à l'ensemble des polices en mer et accessible par tous (<http://reglementation-polmer.chez-alice.fr/>).



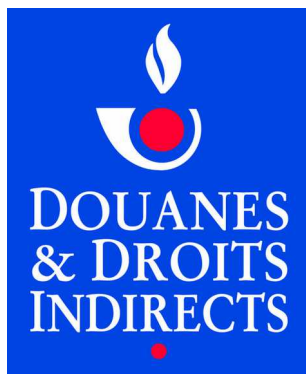
La Gendarmerie et la Police nationales



La gendarmerie nationale et la police nationale exercent des missions de police générale et assurent la continuité territoriale à l'interface terre-mer.

Elles sont donc susceptibles d'intervenir dans les ports et à moins de 3 milles des côtes, grâce à des embarcations légères et des vedettes, en particulier pour la continuité territoriale avec les îles.

Les Douanes



L'action *des Douanes* contribue aux missions traditionnelles de l'État en mer et particulièrement à la lutte contre les activités illégales en mer, telles que la lutte contre la contrebande fiscale et contre les trafics illégaux de marchandises et de personnes.

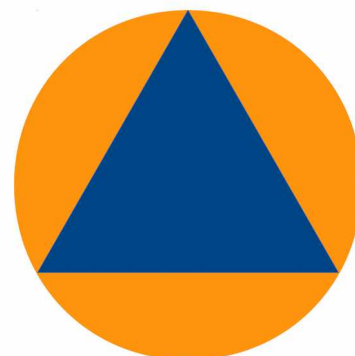
Les douanes possèdent une flotte importante de patrouilleurs, vedettes garde-côte, mais aussi d'aéronefs dont des avions équipés d'un système de télédétection de la pollution marine, et d'hélicoptères.

Pour la Méditerranée, les douanes s'organisent autour de 8 brigades garde-côtes et 1 brigade de surveillance aéro-maritime basée à Hyères (1 avion POLMAR, 3 avions de surveillance maritime – SURMAR, 2 hélicoptères). Ses moyens nautiques sont nombreux, puisqu'ils disposent de 8 vedettes gardes-côtes et de 7 vedettes de surveillance rapprochée.

La Sécurité civile

Pour ce qui concerne le milieu maritime, la sécurité civile peut contribuer à des actions :

- dans le cadre des opérations de recherche et de secours en secteur côtier ;
- de lutte contre les sinistres de toute nature dans les infrastructures portuaires et à bord des navires à quai ;
- de lutte contre les pollutions maritimes accidentelles, notamment dans les ports.



Ses moyens d'intervention se répartissent en deux catégories pour la Méditerranée :

- ***les Services départementaux d'incendie et de secours (SDIS)***, qui se trouvent placés sous l'autorité opérationnelle des préfets de département, mais dont le financement provient principalement des conseils départementaux, des communes et des établissements de coopération intercommunale.
- ***le bataillon des marins pompiers de Marseille (BMPM)*** qui fait office de SDIS pour la ville de Marseille et qui est placé sous l'autorité de son maire.

Le Bataillon des marins-pompiers de Marseille (BMPM)

Un peu d'histoire...



Le bataillon de marins-pompiers de Marseille (BMPM) a été créé le 29 juillet 1939 sur décision d'Édouard Daladier, président du Conseil, suite à l'incendie du grand magasin des Nouvelles Galeries sur l'avenue de la Canebière à Marseille pour améliorer la mobilisation des

moyens de lutte dans une ville où leur intervention n'avait pas été satisfaisante.

Compte tenu du développement économique, démographique et de l'urbanisme de la ville de Marseille, le bataillon a endossé progressivement d'autres missions au sein de la cité phocéenne et par convention, sur des zones de compétence extérieures au territoire municipal : défense incendie de l'aéroport international Marseille-Provence (1962), prise en charge de la sécurité des parties Ouest du Port Autonome de Marseille (1972), armement de la vedette la Bonne Mère de la SNSM (1978), partenariat avec le Groupement d'intérêt économique Fast Oil Speall Team (GIE FOST) dans le cadre de la lutte contre les pollutions marines (1994), prérogatives d'un service départemental d'incendie et de secours suite à la loi de modernisation de la sécurité civile (2004), etc...

Fonctionnement du BMPM

Cette unité de la Marine nationale, la plus importante en effectif, avec ses 2 400 hommes et femmes, est désormais placée pour emploi sous la direction du maire de Marseille. Elle assure annuellement plus de 110 000 interventions (soit plus 300 opérations par jour, dont la majeure partie relève à 81 % du secours à personnes).

La couverture opérationnelle est dimensionnée pour répondre aux risques courants, afin d'intervenir dans les 10 minutes pour les missions de prompt secours. Le bataillon s'appuie alors sur 28 implantations dont 16 centres d'incendie et de secours répartis en deux groupements opérationnels (nord et sud).

Il dispose également d'un centre technique, opérationnel 24h/24, garant de l'entretien des engins et de la mise en œuvre des moyens lourds (450 véhicules et 15 moyens nautiques, dont le seul bateau pompe français), d'un centre médical, siège du SMUR BMPM et de la médecine d'unité.

L'état-major enfin abrite le centre opérationnel d'incendie et de secours de la ville de Marseille, centre de réception des appels (18 et 112) et de coordination des opérations.

.../...

Les interventions du BMPM

Deux risques majeurs ponctuent l'action du bataillon et imposent une organisation et des moyens spécifiques : il s'agit du **risque de feu de forêt et celui de feu de navire**.

En effet, au cours de la saison estivale, qui s'étend globalement du 15 juin au 15 septembre, le BMPM adopte un régime opérationnel particulier. Jusqu'à 380 marins-pompiers peuvent alors être mobilisés pour armer la couverture courante et **le dispositif feu de forêt**. En fonction du régime adopté, des personnels et des engins sont pré-positionnés afin d'assurer une présence permanente dans les massifs et permettre une plus grande réactivité d'intervention le cas échéant. Outre ses moyens terrestres, le BMPM peut également s'appuyer sur ses deux hélicoptères bombardiers d'eau, qui sont loués au cours de la période et armés chacun par un pilote et un officier du BMPM.

De plus, le BMPM est référent national pour la formation à **la lutte contre les feux de navire**. Il a développé des compétences reconnues et dispose de son propre simulateur d'entraînement. L'ensemble du personnel marin-pompier est formé à ce type de feu, en complément des modules feu urbain, secours à personnes et feu de forêt.



Source : www.defense.gouv.fr

Les besoins de contrôle et de surveillance des aires marines protégées

Les aires marines protégées, et *a fortiori* les parcs nationaux pouvant réglementer les activités en leur sein, rencontrent **de véritables besoins en matière de contrôle et de surveillance**.

Ces besoins s'expriment pour l'ensemble des espaces protégés, à la fois **la haute mer et la bande côtière et littorale**, bien que cette dernière apparaisse finalement comme la plus soumise aux pressions du fait de la concentration des usages.

Ces besoins sont constants sur toute l'année. Cependant, **la pression estivale** impose une plus grande vigilance du mois d'avril au mois d'octobre.

Les services de l'État ont entrepris une réflexion sur le **contrôle spécifique de la réglementation relative à la protection de l'environnement dans les aires marines protégées**, au sens large. De plus quelques actions se développent, au premier rang desquels la réflexion engagée par les parcs nationaux pour faire habilitier ou commissionner leurs agents en matière de polices spécialisées.

Des actions sont également menées dans les parcs nationaux de Méditerranée, et tout particulièrement par le Parc national des Calanques. Durant la période estivale, le Parc recrute une trentaine d'« **éco-gardes** ». Ces agents saisonniers interviennent chaque année à terre et en mer pour renforcer la sensibilisation des publics. Pendant les week-ends de mi-avril à fin septembre, et tous les jours de juillet et août, ils informent les visiteurs sur la réglementation et les bons gestes à adopter au cours de leur découverte du territoire du parc. Ils contribuent aussi à la veille face aux différents risques, notamment le risque incendie.



Source : Parc national des Calanques

Un « **groupe opérationnel Calanques** » a de plus été mis en place au sein du Parc national des Calanques. Il réunit deux fois par an autour du Procureur de la République de Marseille l'ensemble des services de l'État intervenant à terre et en mer dans le périmètre du parc, afin de définir des objectifs sur six mois, établir le bilan de la période précédente et faciliter le traitement judiciaire des infractions constatées.

Le grand port maritime de Marseille



Le Grand Port maritime de Marseille (GPMM) est l'héritier, depuis la réforme portuaire de 2008, du Port autonome de Marseille. Il a un statut d'Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Premier port français, il se situe au 5^e rang des ports européens en tonnage et au 2^e

rang en Méditerranée avec 78 millions de tonnes de marchandises traitées en 2014. Il génère près de 43 500 emplois directs et indirects dont 1 000 au sein de l'établissement public du GPMM lui-même et 22 escales de navires par jour en moyenne.

Idéalement situé sur les rives de la Méditerranée, il apparaît comme *la porte d'entrée naturelle du sud de l'Europe* et se positionne ainsi comme une alternative aux ports du Nord. Sur une zone aussi étendue que la ville de Paris, le GPMM est constitué de deux bassins : les « Bassins Est » localisés dans la ville de Marseille sur 400 hectares et les « Bassins Ouest » situés à Fos sur un domaine de 10 000 hectares. Il dispose ainsi d'espaces et d'infrastructures pour accueillir à la fois des activités maritimes, logistiques et industrielles.

L'enjeu majeur du port de Marseille est *le renforcement de l'attractivité de la place portuaire* dans un contexte de concurrence européenne et méditerranéenne accrue. En effet, avec l'augmentation des échanges en Méditerranée, le GPMM peut jouer un rôle à travers sa situation géographique de porte d'entrée du couloir rhodanien. Ainsi, en 2014 le port a connu une hausse de 7 % sur les conteneurs, hausse supérieure à la moyenne des ports européens. Malgré ces chiffres, le GPMM souffre de la restriction de son hinterland réel. Celle-ci est due à un triple déficit : un déficit de confiance des armateurs dans la rapidité et la fiabilité du port de Marseille, un déficit d'infrastructures de transport pour faire transiter les marchandises (sous-utilisation du rail et du fluvial) et un déficit de compétitivité par rapport à des ports hyper spécialisés de la Méditerranée.

En effet, ce *port généraliste* traite à la fois des hydrocarbures et du vrac liquide (pétrole, gaz et produits chimiques), des marchandises diverses (conteneurs et autres conditionnements), du vrac solide (minerais et céréales). Or, la concurrence européenne et méditerranéenne, fondée sur la compétitivité et l'hyper spécialisation des ports, peut apparaître comme un frein à son développement, d'autant que Marseille s'est préoccupé plus tardivement que Barcelone ou Valence d'accroître significativement sa capacité d'accueil des porte-conteneurs.

Comme tout port de niveau mondial, il assure *une activité de réparation navale* avec 9 formes de radoub dont la plus grande de Méditerranée, la forme 10 (465 m sur 85 m), pour les paquebots de croisières, les navires de commerce ou le marché de l'off-shore.

C'est aussi un port qui répond aux standards internationaux requis pour les *activités de passagers, croisières et ferries*. Plus de 2,5 millions de voyageurs transitent par le port de Marseille-Fos chaque

.../...

année. En moins de dix ans, il est devenu le 1er port de croisières de France, le seuil du million de croisiéristes ayant été dépassé en 2013.

Dans le cadre de **son projet stratégique**, le port poursuit son effort d'investissements et prévoit un programme de 360 millions d'euros, en favorisant le développement d'activités annexes et pourtant prometteuses. Par exemple, le port travaille à la construction d'une filière d'éolien off-shore sur son territoire. Il accueille déjà un prototype d'éolienne flottante verticale.

Cet établissement public industriel et commercial repose sur une organisation particulière, avec un directoire, un conseil de surveillance et un conseil de développement. **Le Directoire** assure pour une durée de 5 ans renouvelable la direction de l'établissement et est responsable de sa gestion. Il propose au conseil de surveillance les orientations générales de la politique de l'établissement. Il prépare, soumet à l'approbation du conseil et met en œuvre le projet stratégique. D'une manière générale il est responsable de l'exécution des décisions du conseil de surveillance.

Le Conseil de surveillance arrête les orientations stratégiques du GPMM et exerce le contrôle permanent de sa gestion. Il est composé de 17 membres (représentants de l'État, représentants des collectivités territoriales, représentants du personnel de l'établissement public, personnalités qualifiées choisies en raison de leur compétence dans les activités intéressant les ports, l'aménagement, l'environnement, la navigation maritime, les transports, l'économie régionale ou nationale).

Le Conseil de développement quant à lui est obligatoirement consulté sur le projet stratégique et sur la politique tarifaire du GPMM. Par ailleurs, il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du Conseil de surveillance. Il comprend 4 collèges et est composé de 40 membres représentant la place portuaire, les personnels des entreprises exerçant leurs activités sur le port dont la moitié au moins pour les entreprises de manutention portuaire, les collectivités territoriales ou groupements situés sur la circonscription du port, des personnalités qualifiées intéressées au développement du port comme des représentants d'associations agréées de défense de l'environnement et d'entreprises et gestionnaires d'infrastructures de transport terrestre (par exemple la SNCF) ainsi que des représentants de l'État.



Source : GPMM

L'antenne Méditerranée de l'Agence des aires marines protégées

L'Agence des aires marines protégées (AAMP), créée par la loi de 2006 relative aux parcs nationaux, aux parcs naturels marins et aux parcs naturels régionaux, s'est vue assignée la mission de répondre aux engagements pris par la France au niveau international avec la convention pour la diversité biologique de Rio en 1992, pour la mise en place d'un réseau cohérent et complet d'aires protégées en mer.



Cet établissement public national à caractère administratif (EPA) placé sous la tutelle du ministre chargé de la protection de la nature et dont le siège est à Brest, a donc pour vocation à appuyer l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration de stratégie de création et de gestion d'aires marines protégées. Elle doit apporter un appui technique, administratif et scientifique aux gestionnaires d'aires marines protégées, et elle peut également s'en voir confier la gestion directe. Elle fait également fonction d'agence de moyens pour les parcs naturels marins.

Elle est dirigée formellement par un conseil d'administration composé de deux collèges : un collège de représentants de l'État et un collège des élus, des socioprofessionnels, des associations de protection de la nature et des personnalités qualifiées.

Pour assurer un appui local, l'agence dispose de plusieurs antennes en France métropolitaine (Atlantique, Manche-mer du Nord, Méditerranée) et outre-mer (Nouvelle-Calédonie et Polynésie).

L'antenne Méditerranée

L'agence des aires marines protégées dispose d'une antenne en Méditerranée, dont le siège est à Marseille. Au-delà des aires marines protégées reconnues faisant partie de son champ de compétence, certains espaces lui ont été ajoutés en 2011 comme les zones humides classées au titre de la convention RAMSAR, les réserves de biosphère de l'UNESCO (dont la Camargue) et les aires marines protégées au titre de conventions de mers régionales comme le sanctuaire de mammifères marins Pelagos en Méditerranée (Convention de Barcelone).

On peut lister quelques missions remplies par l'antenne Méditerranée de l'AAMP :

- mise en œuvre de la DCSMM en Méditerranée ;
- gestion ou appui aux sites Natura 2000 marins et côtiers et animation du réseau ;
- acquisitions de connaissances (Natura 2000, coralligène, têtes de canyons, données sur les oiseaux et les mammifères marins méditerranéens, etc.) ;
- appui à la création d'aires marines protégées ;
- actions internationales autour de la Convention de Barcelone, participation au réseau MEDPAN (aires marines protégées de Méditerranée), etc.

Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer - IFREMER

L'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) est un établissement public

industriel et commercial (EPIC) ayant pour mission de conduire et promouvoir des recherches fondamentales et appliquées, des activités

d'expertise et des actions de développement technologique et industriel, en lien avec l'exploitation durable et la préservation des océans. Il dispose pour cela d'un certain nombre de moyens et de grandes infrastructures de recherche sur le milieu marin qu'il met également à la disposition de la communauté scientifique nationale et européenne (flotte, moyens de calcul, centre de données, moyens d'essai, structures expérimentales).



Dans le cadre de son ***soutien aux politiques publiques de la mer et du littoral***, l'Ifremer est chargé d'améliorer les méthodes de surveillance, de prévision, d'évolution, de protection, et de mise en valeur du milieu marin et côtier. Les politiques européennes (DCE, règlement sanitaire sur les coquillages, DCSMM) nécessitent notamment pour leur mise en œuvre le fonctionnement de ***réseaux de suivi de la qualité des eaux marines réguliers et précis***. L'Ifremer est chargé de la mise en œuvre de ces réseaux (ROCCH sur les contaminants chimiques, REPHY sur le phytoplancton et les phycotoxines dans les coquillages, REMI pour la surveillance microbiologique dans les coquillages, REBENT pour la faune et la flore benthiques, IGA pour le suivi spécifique des eaux de rejets des centrales nucléaires).

La structure opérationnelle du suivi des eaux littorales est constituée de huit Laboratoires Environnement et Ressources (LER) répartis sur l'ensemble du littoral. Certains laboratoires mettent en œuvre des réseaux de suivi encore plus précis que ceux mentionnés précédemment pour prendre en compte des phénomènes et des milieux spécifiques. En Méditerranée, ce sont le réseau de suivi lagunaire (RSL) et le réseau de suivi des lagunes corses (RLC).

L'Ifremer dispose d'infrastructures, de moyens et de laboratoires sur la façade méditerranéenne à La Seyne-sur-Mer (dont un quai de 300 m pour l'accostage des navires océanographiques), Sète, Palavas-les-Flots (dont 4 000 m² de halls techniques pour l'expérimentation en aquaculture) et Bastia. Il est l'un des partenaires principaux du Pôle de compétitivité à vocation mondiale Mer-Méditerranée. Il regroupe 200 salariés sur le littoral méditerranéen, et dispose des moyens assez remarquables pour être évoqués ici comme un sous-marin habitable (Nautile), un engin téléopéré (Victor 6000), deux engins autonomes (AsterX et IdefX) et deux navires (l'Europe et l'Haliotis).

Enfin, pour exercer ses missions (surveillance, recherches sur l'environnement marin et les ressources aquicoles, recherches halieutiques, technologies sous-marines), l'Ifremer peut compter sur un certain nombre de ***partenariats scientifiques et institutionnels*** : les Universités de Perpignan, Montpellier, Marseille, Toulon et Nice, l'Institut méditerranéen d'océanologie (MIO), l'Observatoire océanologique de Banyuls, l'Observatoire océanologique de Villefranche, le Cepralmar, l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée et Corse, les Régions Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées et Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'Office de l'Environnement de la Corse.

Le Parc national de Port-Cros



Parc national
de Port-Cros

Créé le 14 décembre 1963, le Parc national dont les cœurs occupent 1 700 ha de terres émergées (les îles de Port-Cros et de Porquerolles jusqu'à 600 m en mer, le Cap Lardier et la presqu'île de Giens) et 2 900 ha de surface maritime, est l'un des deux plus anciens parcs nationaux de France. ***Il est le pionnier des parcs marins en Europe.***

Il accueille également d'autres outils de protection de milieu marin. En effet, depuis 1979 le parc abrite sur l'île de Porquerolles ***le Conservatoire botanique national méditerranéen*** chargé de la sauvegarde de la flore sauvage et des variétés fruitières menacées de Méditerranée. En 1999, par accord entre l'Italie, la Principauté de Monaco et la France, un Sanctuaire pour les mammifères marins de Méditerranée, ***le Sanctuaire PELAGOS*** est également créé, le Parc animant la partie française. Le Parc national de Port-Cros s'inscrit en outre dans le réseau européen Natura 2000, ayant été désigné comme opérateur pour la mise en place des mesures de gestion qui s'y rapportent dans sa zone d'action.

Avec la loi du 14 avril 2006 sur les parcs nationaux, de nouvelles perspectives pour le parc se sont ouvertes, notamment à travers la notion d'aire d'adhésion, en partenariat avec les collectivités et les acteurs concernés, générant une nouvelle dynamique de protection et de développement durable sur l'ensemble des espaces marins et littoraux environnants.

L'enjeu est de taille : bien que les surfaces protégées et gérées soient plus réduites que pour les autres parcs nationaux, Port-Cros doit faire face à l'afflux chaque année de 1,5 millions de visiteurs sur l'ensemble des espaces concernés, à la fois pour la beauté des paysages naturels et pour la richesse de son patrimoine culturel (ses vestiges romains, sa trentaine d'épaves et ses forts militaires). C'est en 2012 que cette nouveauté a pris tout son sens, puisque le Parc national a été réformé en profondeur. A l'issue d'une concertation avec les acteurs locaux, l'espace du Parc national s'est trouvé totalement reconfiguré avec ses « ***cœurs*** », espaces de protection et d'accueil du public où vivent encore 350 habitants permanents, une « ***aire potentielle d'adhésion*** » de 23 000 ha (11 communes concernées), espace de projet de développement durable à élaborer avec les onze communes qui le composent et une « ***aire maritime adjacente*** » réplique en mer de l'aire d'adhésion de 123 000 ha, qui couvre l'espace marin au droit de ces onze communes et étendue jusqu'à 3 milles marins au sud des îles.

Fin 2015, le parc national a finalisé en relation étroite avec les collectivités territoriales et l'ensemble de ses partenaires, un ***projet de territoire*** inspiré par les principes du développement durable. Ce document constitue ***la charte du Parc national de Port-Cros***, et a proposé aux onze communes environnantes d'intégrer son périmètre.



Le Parc national des Calanques

Dixième parc national, **le Parc national des Calanques** a été créé le 18 avril 2012 par décret du Premier ministre à l'issue d'un siècle d'actions de protections diverses menées par l'État, des communes et de nombreuses associations locales. Aux portes d'une agglomération de près d'un million d'habitants, il est **le premier en Europe à la fois terrestre, marin et périurbain**.

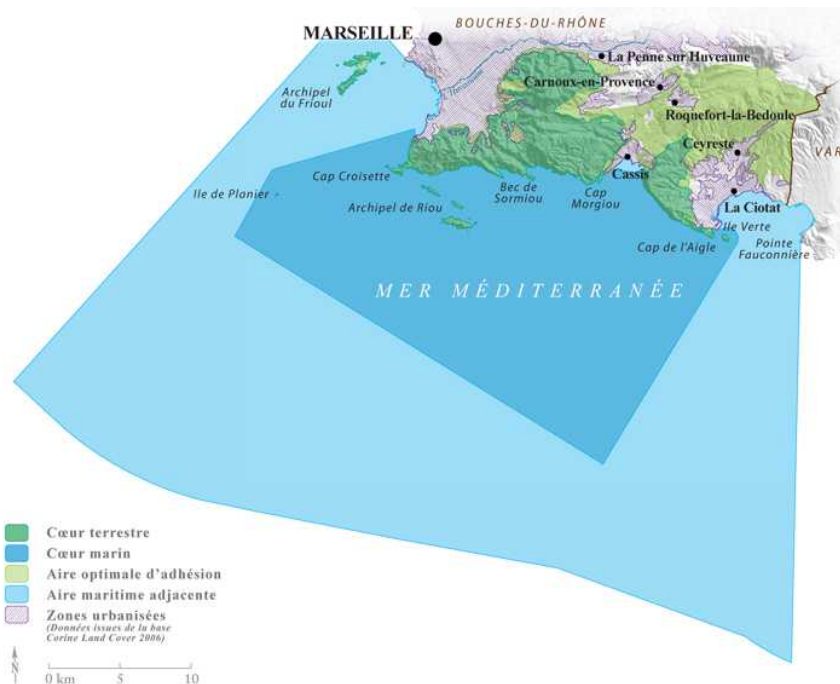


Comme le Parc national de Port-Cros, le Parc national des Calanques, dont la fréquentation est similaire (1,5 à 2 millions de visiteurs par an, à terre et en mer) est composé d'un cœur terrestre de 8 500 ha, sur le territoire de trois communes (Marseille, Cassis et La Ciotat), d'un cœur marin de 43 500 ha, d'une aire d'adhésion de 2 630 ha sur trois communes (Marseille, Cassis et la Penne-sur-Huveaune) ainsi que d'une aire marine adjacente de 97 700 ha.

Les Calanques sont protégées et gérées par l'Établissement public du Parc national des Calanques, qui anime et met en œuvre, en collaboration avec les acteurs locaux, **la charte du Parc**, véritable projet de territoire partagé. Cette charte repose sur divers objectifs que l'on peut citer brièvement : la protection des patrimoines naturels, paysagers et culturels, la préservation du caractère des lieux, notamment leur tranquillité, au bénéfice de la faune mais aussi des habitants, des usagers et des visiteurs, la contribution à la connaissance pour répondre aux grands enjeux méditerranéens (terrestres et marins dans un contexte périurbain), l'accueil des publics et la transmission de la connaissance sur les richesses et les fragilités des patrimoines terrestres et marins, le contrôle des

activités et le respect de la réglementation et enfin le concours apporté au développement durable et au rayonnement du territoire.

L'atteinte de ces objectifs repose avant tout sur des **mesures de gestion**, comme l'aménagement, l'entretien des milieux, une réglementation spéciale qui encadre les usages, ou encore la sensibilisation des visiteurs. Pour ce faire, l'Établissement public dispose d'une quarantaine d'agents (22 au sein du siège et 18 « gardes-moniteurs » sur le terrain), renforcés en saison estivale d'une trentaine d'éco-gardes.



L'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse

Les agences de l'eau ont été créées par la loi sur l'eau du 16 décembre 1964. Il en existe une dans chaque grand bassin hydrographique de métropole, soit six agences de l'eau qui jouent un rôle majeur dans les politiques de bassin versant notamment pour la qualité de l'eau, la lutte contre sa pollution et la protection des milieux aquatiques, notamment en mettant en œuvre de la directive cadre sur l'eau et son volet littoral.

Ce sont des établissements publics à caractère administratif de l'État, sous la tutelle du ministère en charge du développement durable. Elles mettent également en œuvre les orientations définies par **les comités de bassin** et déclinées par **les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)**.



Le territoire de compétence de l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse s'étend d'une part sur **le bassin versant Rhône-Méditerranée** (bassin hydrographique Saône-Rhône, fleuves côtiers du Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, de Provence-Alpes-Côte d'Azur et littoral méditerranéen) et d'autre part, sur **le bassin corse**. Elle dispose, outre son siège à Lyon, de trois autres délégations régionales implantées à Besançon, Marseille et Montpellier, et emploie près de 380 personnes.

Elle perçoit l'impôt sur l'eau payé par tous les usagers : ménages, collectivités, industriels, agriculteurs... Chaque euro collecté est réinvesti auprès des collectivités, industriels, agriculteurs et associations pour mettre aux normes les stations d'épuration, les réseaux d'eau potable, économiser l'eau, protéger les captages d'eau potable des pollutions par les pesticides et les nitrates, restaurer le fonctionnement naturel des rivières et préserver la Méditerranée.



Avec son 10ème programme d'intervention (2013-2018), l'Agence de l'eau renforce sa politique en faveur de la Méditerranée. Elle consacre en moyenne **100 M€** par an à des actions de réduction des flux polluants (75% des aides), avec une priorité à la pollution pluviale mais également la lutte contre la pollution portuaire ou bien encore l'organisation des mouillages pour réduire l'impact des ancres sur la posidonie. L'accompagnement des politiques de gestion locales, la recherche, la surveillance des eaux marines, la restauration écologique des petits fonds côtiers et les actions d'éducation et de sensibilisation à l'environnement sont aussi fortement soutenus.

Parmi les actions phares, nous pouvons citer :

- ***la mise en œuvre de la Directive Epuration des eaux Usées avec les communes littorales et le développement d'outils méthodologiques*** : grilles de qualité des eaux, plateforme de modélisation des courants côtiers, éditions de guides techniques sur la cartographie des biocénoses, indicateurs écologiques, outils de gestion,...) ;
- ***l'acquisition de connaissances sur le fonctionnement des milieux littoraux et marins*** : mise en place du réseau RINBIO (Réseau Intégrateurs Biologiques) pour évaluer la qualité chimique des eaux littorales sur l'ensemble de la façade méditerranéenne, d'in observatoire de suivi de la qualité des lagunes, le programme de surveillance sur l'état biologique et chimique des eaux, l'observatoire aérien des usages maritimes, l'observatoire socio-économique du littoral ou bien encore la plateforme d'échange de données MEDTRIX) ;
- ***la mise en œuvre d'une politique contractuelle pour la préservation des milieux fragiles*** : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux, plan de gestion, contrats de baie (Toulon, Nice, Marseille, Cannes...) luttant contre la pollution toxique ... ;
- ***les actions de sensibilisation au respect des milieux*** : campagnes « écocestes », éditions de kits pédagogiques destinées aux scolaires, soutien à l'organisation de classes de mer... ;
- ***l'innovation*** avec des actions dédiées à ***la restauration écologique des petits fonds côtiers*** ;
- ***la coopération renforcée avec la communauté scientifique et technique avec un chantier Recherche & Développement Méditerranée***, une coopération accentuée avec des organismes spécialisés : Ifremer, Conservatoire du Littoral, Station de Recherche Océanographiques et sous-marines, Pôle mer, STARESO ...
- ***une expertise métier dans les projets de coopérations internationales*** : Réseau des petites îles de Méditerranée, Office International de l'Eau, Union Européenne, ...

Les autres experts associés au Conseil maritime de façade de Méditerranée



Le Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) est un établissement public national sous la tutelle du ministère de la Défense. Il a pour mission de connaître et de décrire l'environnement physique marin dans ses relations avec l'atmosphère, avec les fonds marins et les zones littorales et d'en prévoir l'évolution. Il assure la diffusion des informations correspondantes.



L'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA) est un établissement public national sous la tutelle du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Il vise à favoriser une gestion globale et durable de la ressource en eau et des écosystèmes aquatiques. Il s'inscrit dans l'objectif de reconquête de la qualité des eaux et d'atteinte des objectifs de bon état écologique fixés par la directive cadre sur l'eau.



Le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) est un établissement public à caractère industriel et commercial. Il est placé sous la tutelle du ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère de l'Économie, de

l'Industrie et du Numérique. Il est l'établissement public de référence dans les applications des sciences de la Terre pour gérer les ressources et les risques du sol et du sous-sol.



Le Muséum national d'histoire naturelle (MNHN) est un établissement public placé sous tutelle des ministères de l'Enseignement supérieur et de l'Écologie. Il se déploie sur plus de 14 sites en France, comprenant musées, parcs zoologiques, jardins botaniques, laboratoires. Spécialisé dans les sciences de la terre et de l'espace, la paléontologie, les sciences de la vie et les sciences de l'homme il est le gardien du patrimoine naturel planétaire depuis 1793, année depuis laquelle il gère et conserve des milliers d'espèces de graines, de plantes, d'animaux, vivants ou disparus. Ce savoir accumulé et transmis à

travers des expositions et par l'enseignement des sciences de la nature et de l'homme, se renforce par des programmes de recherche et d'expertise de la diversité biologique et écologique qu'il mène, y compris en mer.



Le Centre national de la recherche scientifique (CNRS) est un organisme public de recherche (établissement public à caractère scientifique et technologique, placé sous la tutelle du Ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche). Il produit du savoir et met ce savoir au service de la société, dans l'ensemble des domaines scientifiques, technologiques et sociétaux.



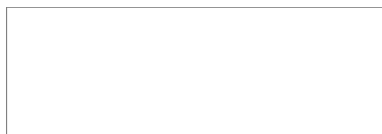
L'Agence nationale de sécurité sanitaire, de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) est un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle des ministères chargés de la Santé, de l'Agriculture, de l'Environnement, du Travail et de la Consommation. Elle assure des missions de veille, d'expertise, de

recherche et de référence sur un large champ couvrant la santé humaine, la santé et le bien-être animal ainsi que la santé végétale. Elle offre une lecture transversale des questions sanitaires en évaluant les risques et les bénéfices sanitaires, souvent au prisme des sciences humaines et sociales. Elle évalue ainsi l'ensemble des risques (chimiques, biologiques, physiques...) auxquels un individu peut être exposé, volontairement ou non,

à tous les âges et moments de sa vie, qu'il s'agisse d'expositions au travail, pendant ses transports, ses loisirs, ou à travers son alimentation.

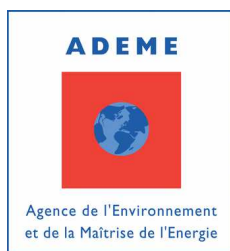


Le centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) n'est pas un établissement public mais une association à but non lucratif relevant du périmètre des opérateurs de l'État. Il a été créé le 25 janvier 1979 dans le cadre des mesures prises suite au naufrage du navire pétrolier *Amoco Cadiz* pour améliorer la préparation à la lutte contre les pollutions accidentelles des eaux et renforcer le dispositif d'intervention français. Il est responsable, au niveau national, de la documentation, de la recherche et des expérimentations concernant les produits polluants, leurs effets, et les méthodes et moyens spécialisés utilisés pour les combattre. Sa mission de conseil et d'expertise englobe aussi bien les eaux marines que les eaux intérieures. Son financement est assuré par des subventions et des contrats publics et privés. Il assure une astreinte opérationnelle 24h/24.



Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) est un établissement public à caractère administratif, sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité. Il constitue, au plan national et territorial, un centre de ressources et d'expertises techniques et scientifiques en appui aux services de l'État et des collectivités locales, disposant d'un ancrage territorial fort et d'une capacité à faire le lien entre les administrations centrales, les services déconcentrés de l'État, les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs qui contribuent à la mise en œuvre des politiques publiques dans les champs de l'aménagement, du développement durable, de l'habitat, de la ville et des bâtiments durables, des transports et de leurs infrastructures, de la mobilité, de la sécurité routière, de l'environnement, de la prévention des risques, de la mer, de l'énergie et du climat.

Les Conseils scientifiques régionaux du patrimoine naturel (CSRPN) sont une instance de spécialistes désignés *intuitu personæ* pour leurs compétences scientifiques, en particulier dans les universités, les organismes de recherche, les sociétés savantes, les musées régionaux, dans chaque région par le préfet de région et placée auprès de lui et du président du Conseil régional. Ce conseil peut être consulté pour des questions relatives à la connaissance, la conservation et la gestion du patrimoine naturel régional.



L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) est un établissement public à caractère industriel et commercial placé sous tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Il est l'opérateur de l'État pour accompagner la transition écologique et énergétique. L'ADEME met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public ses capacités d'expertise et de conseil afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale.

Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre, dans les domaines de la gestion des déchets, de la préservation des sols, de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables, de la qualité de l'air et de la lutte contre le bruit, en collaboration avec le Commissariat général à l'investissement (CGI), chargé de la mise en œuvre du programme d'investissements d'avenir (PIA) sous l'autorité du Premier ministre.





Liste des abréviations, sigles et acronymes

AAMP	Agence des aires marines protégées
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AECF	Agence européenne de contrôle des pêches
AEM	Action de l'État en mer
AERMC	Agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse
AESM	Agence européenne de sécurité maritime
AMP	Aire(s) marine(s) protégée(s)
ANSES	Agence nationale de sécurité sanitaire, de l'alimentation, de l'environnement et du travail
BEAmer	Bureau d'enquête sur les événements de mer
BMPM	Bataillon des marins pompiers de Marseille
BRGM	Bureau de recherches géologiques et minières
BSAD	Bâtiments de soutien, d'assistance et de dépollution
CCR	Conseil consultatif régional
CEDRE	Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux
CEPPOL	Centre d'expertises pratiques de lutte anti-pollution
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CGDD	Commissariat général au développement durable
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CGI	Commissariat général à l'investissement
CGPM	Commission générale des pêches pour la Méditerranée
CIMEL	Comité interservices mer et littoral
CIMER	Comité interministériel de la mer
CMF	Conseil maritime de façade
CNML	Conseil national de la mer et des littoraux
CNRS	Centre national de la recherche scientifique
CNSP	Centre national de surveillance des pêches
CNUDM	Convention des Nations-unies sur le droit de la mer



CPER	Contrat-plan Etat-Région
CROSS	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CROSSMED	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage de Méditerranée
CRPMEM	Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins
CSN	Centre de sécurité des navires
CSRPN	Conseil scientifique régional du patrimoine naturel
CTC	Collectivité territoriale de Corse
DAM	Direction des affaires maritimes
DCE	Directive-cadre sur l'eau
DCS	Dispositif de contrôle et de surveillance
DCSMM	Directive-cadre stratégie pour le milieu marin
DDCSPP	Direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DEB	Direction de l'eau et de la biodiversité
DG ENV	Direction générale pour l'environnement
DG MARE	Direction générale des affaires maritimes et de la pêche
DG MOVE	Direction générale à la mobilité et au transport
DGA	Direction générale de l'armement
DGALN	Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature
DGEC	Direction générale de l'énergie et du climat
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DIDD	Délégué interministériel au développement durable
DIRM	Direction interrégionale de la mer
DML	Délégation à la mer et au littoral
DPM	Domaine public maritime
DPMA	Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture
DRASSM	Département de recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines
DSF	Document stratégique de façade
DTADD	Directive territoriale d'aménagement et de développement durable
ENIM	Établissement national des invalides de la marine
ENSM	École nationale supérieure maritime



EPA	Établissement public à caractère administratif
EPIC	Établissement public à caractère industriel et commercial
ESPEXS	Enjeux du secteur potentiellement exploitable en sable
FAO	Food and Agriculture Organisation
FRONTEX	Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne
GPMM	Grand port maritime de Marseille
GSBdD	Groupeement de soutien de base de défense
ICPE	Installations classées pour la protection de l'environnement
IFREMER	Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer
IGA	Impact des grands aménagements
IGAM	Inspection générale des affaires maritimes
IRD	Institut de recherche et de développement
LER	Laboratoire environnement et ressources
LPM	Lycée professionnel maritime
MEEM	Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer
MNHN	Museum national d'histoire naturelle
MOU	Memorandum of understanding
ONEMA	Office national de l'eau et des milieux aquatiques
ORGP	Organisation régionale de gestion des pêches
PACA	Provence-Alpes-Côte d'Azur
PADDUC	Plan d'aménagement et de développement durable de la Corse
PAMM	Plan d'action pour le milieu marin
PCP	Politique commune des pêches
PIA	Programme d'investissements d'avenir
PMI	Politique maritime intégrée
PNC	Parc national des Calanques
PNM	Parc naturel marin
PNPC	Parc national de Port-Cros
PPRL	Plan de prévention des risques littoraux
POLMAR	Pollution maritime



REBENT	Réseau benthique
REMI	Réseau microbiologique
REPHY	Réseau d'observation et de surveillance du phytoplancton et des phycotoxines
RHM	Remorqueur de haute mer
RIF	Registre international français
RLC	Réseau de suivi des lagunes corses
ROCCH	Réseau d'observation de la contamination chimique du littoral
RSL	Réseau de suivi lagunaire
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau
SDIS	Service départemental d'incendie et de secours
SGAR	Secrétariat/Secrétaire général aux affaires régionales
SGMER	Secrétariat/Secrétaire général de la mer
SHOM	Service hydrographique et océanographique de la Marine
SMVM	Schéma de mise en valeur de la mer
SNSM	Société nationale de sauvetage en mer
SOLAS	Safety of life at sea
SRDAM	Schéma régional de développement de l'aquaculture marine
SRR	Search and rescue region
SURMAR	Surveillance maritime
ULAM	Unité littorale des affaires maritimes
ZEE	Zone économique exclusive