



Synthèse des Assises de la mer et du littoral de Méditerranée

Contribution des acteurs maritimes et littoraux
de la Méditerranée
à la définition d'une politique maritime intégrée
nationale

Juin 2013



Le présent document constitue la synthèse du processus des Assises de la mer et du littoral en Méditerranée, tenu entre janvier et juin 2013.

Il ne représente pas un positionnement institutionnel sur les sujets abordés. Ce document rassemble, de manière ordonnée et cohérente, les réflexions exprimées par les nombreux acteurs associés à la démarche.

Il constitue le résultat de l'ensemble du processus mené, et représente la première contribution de la Méditerranée à la construction d'une politique maritime intégrée française.

Les Assises de la mer et du littoral

Une ambition française pour la politique maritime intégrée

Dans le cadre d'une dynamique portée par l'Union européenne, la France a initié **l'élaboration d'une politique maritime intégrée**.

Cette politique maritime intégrée a trois caractéristiques principales :

- elle prend en compte les enjeux maritimes dans leur globalité et leur diversité (transport maritime, pêche, protection des milieux, développement des énergies marines renouvelables...);
- elle considère à la fois les politiques publiques intervenant sur les espaces marins et celles intervenant sur le littoral ;
- elle s'élabore en large concertation avec les acteurs maritimes et littoraux.

Le code de l'environnement (art L 219-1) prévoit que cette nouvelle politique maritime intégrée soit définie par la **stratégie nationale pour la mer et le littoral**. Cette stratégie, portée par l'État, est construite en partenariat avec une nouvelle instance de concertation dédiée, **le Conseil national de la mer et des littoraux**.

Ce Conseil a tenu sa réunion d'installation le 18 janvier dernier sous la présidence de **M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche**. En ouverture de cette première session, le ministre a défini le processus qui doit aboutir à la rédaction de la future stratégie nationale pour la mer et du littoral qui sera établie par décret en 2014. Il a exprimé sa demande que l'élaboration de cette stratégie ne repose pas sur un mécanisme descendant, imposant aux territoires un cadre national dans lequel les politiques publiques locales devraient se dérouler. Le ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche a ainsi souhaité **que la définition d'une ambition française pour la politique maritime intégrée repose sur la contribution des territoires maritimes et littoraux**. A cette fin, il a initié le processus des **Assises de la mer et du littoral** sur l'ensemble des régions côtières françaises de métropole et d'Outre-mer.

Les Assises de la mer et du littoral sont une démarche de concertation au **périmètre thématique particulièrement vaste**. Elles ont ainsi vocation à intégrer des problématiques aussi diverses que :

1. **La compétitivité portuaire, la complémentarité des infrastructures et le transport maritime,**
2. **La protection et la valorisation de l'environnement marin,**
3. **La promotion de la plaisance et des loisirs nautiques,**
4. **Les risques littoraux et la gestion du trait de côte,**
5. **La pêche maritime,**
6. **L'aquaculture,**
7. **L'emploi maritime et les besoins de formation,**
8. **La construction et la déconstruction navales,**
9. **La recherche maritime et la valorisation de la mer et de ses ressources,**
10. **La protection sociale des gens de mer et la sécurité maritime.**

Les Assises de la mer et du littoral en Méditerranée

L'expression des acteurs maritimes et littoraux de Méditerranée pour une stratégie nationale

Pour les trois régions littorales de Méditerranée, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Corse, les Assises de la mer et du littoral ont été organisées, sous la coordination du préfet de la région Provence- Alpes-Côte d'Azur et du préfet maritime de la Méditerranée en **trois étapes successives** :

1- un appel à contributions écrites des acteurs maritimes sur l'identification des enjeux et orientations d'actions

Les Assises de la mer et du littoral ont pour vocation de faire remonter auprès du ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche la contribution de la façade méditerranéenne à la définition d'une politique maritime intégrée nationale.

Dans cet objectif, le préfet de la région Provence-Alpes Côte d'Azur et le préfet maritime de la Méditerranée ont adressé le 29 mars 2013 un courrier à l'ensemble des présidents ou directeurs des organismes représentés au sein du Conseil maritime de façade de Méditerranée. Ce courrier, explicitant la démarche engagée, invitait les acteurs maritimes et littoraux à y contribuer dès l'amont. Il sollicitait ainsi la contribution écrite des acteurs à l'identification des enjeux et des orientations de politiques publiques susceptibles d'y répondre. Ces contributions ont pu être récoltées via une adresse électronique dédiée (assises.mediterranee@developpement-durable.gouv.fr) jusqu'au 15 mai 2013

Ces contributions écrites (voir bilan en annexe 2 du présent document) ont permis une expression détaillée d'acteurs variés. Leurs éléments constituent une partie du socle de la présente synthèse.

2- des ateliers territoriaux permettant la construction d'une contribution méditerranéenne à la stratégie nationale pour la mer et le littoral

Le processus des Assises de la mer et du littoral en Méditerranée s'appuie sur la synthèse des **réflexions portées par les territoires**. Au-delà de la consultation institutionnelle et formelle, menée par l'intermédiaire d'un appel à contributions, il a donc été choisi de donner du corps à la réflexion de ces Assises par **deux ateliers territoriaux** : l'un pour la Corse, l'autre pour les deux régions continentales.

Ces ateliers territoriaux ont vocation à permettre l'expression directe par les acteurs de leur vision des enjeux de leur territoire. Y ont été conviés l'ensemble des membres du Conseil

maritime de façade, garant de l'unité de la réflexion à l'échelle de la Méditerranée. Mais, ces ateliers ont également été l'occasion d'élargir la réflexion à un nombre de parties prenantes plus large, représentatives des différentes thématiques intégrées dans le périmètre des Assises.

Les ateliers des Assises ont eu pour objectifs :

- de présenter le processus des Assises et ses objectifs
- de dresser un état des lieux des réflexions existantes, pour chaque région, sur l'identification des enjeux et des objectifs stratégiques des politiques publiques sur les différents champs du périmètre des Assises
- d'ouvrir la possibilité aux acteurs maritimes et littoraux d'apporter des contributions complémentaires à la réflexion.

Ces rencontres se sont appuyées sur la présentation de documents de référence existants ou d'un état d'avancement des réflexions stratégiques engagées sur les différents sujets.

L'atelier territorial « Provence-Alpes-Côte d'Azur / Languedoc Roussillon »

L'atelier territorial « Provence-Alpes-Côte d'Azur / Languedoc Roussillon » s'est tenu le 21 mai 2013 au Palais des congrès d'Arles en présence de 150 participants.

Après une ouverture consacrée aux positionnements institutionnels, il s'est appuyé sur l'expression de la vision des enjeux maritimes et littoraux par les deux collectivités régionales. La seconde partie de l'atelier a ensuite permis d'approfondir la réflexion autour de trois thèmes qui ont chacun fait l'objet d'une table ronde.

- **table-ronde n° 1 : Développement économique des activités maritimes**

animateur : M. Pierre-Yves Andrieu (DIRM Méditerranée)

participants :

- M. Serge Pallarès (président de la fédération française des ports de plaisance)
- M. Eric Banel (délégué général d'Armateurs de France)
- M. Christian Molinero (président du comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Provence-Alpes-Côte d'Azur et président de la commission « environnement et usages nautiques » du comité national des pêches maritimes et élevages marins)

- **table-ronde n° 2 : Risques littoraux et adaptation au changement climatique**

animateur : Michel Gautier (adjoint au DREAL Languedoc Roussillon)

participants :

- M. Yann Balouin (ingénieur littoraliste, BRGM Languedoc Roussillon)
- Mme Christine Sandel (conseillère régionale, présidente de « Rivages de France »)
- Mme Bénédicte Guérinel (DREAL Languedoc Roussillon)
- M. Jean-Pierre Gautier (directeur du syndicat mixte interrégional d'aménagement des digues du delta du Rhône et de la mer)

- [table-ronde n° 3 : Valorisation des ressources marines, recherche et formation maritimes](#)

animateur : M. Michel Tudesq (directeur du Lycée de la mer Paul Bousquet de Sète)

participants :

- M. Patrick Baraona (directeur du Pôle Mer PACA)
- M. Robert Allione (président du Conseil consultatif régional de la mer PACA)
- M. Jacques Dietrich (directeur de la station Ifremer de Sète)

[L'atelier territorial des Assises en Corse](#)

L'atelier territorial des Assises en Corse s'est tenu le 5 juin 2013 à l'Hôtel de Région d'Ajaccio. Il a rassemblé près de 90 participants, représentatifs de la diversité des activités et des enjeux maritimes insulaires.

Après une séance plénière consacrée à l'expression des autorités préfectorales sur l'enjeu de ces Assises et à la présentation par la Collectivité territoriale de sa vision des enjeux maritimes et littoraux, l'expression des acteurs s'est construite au cours de deux groupes de travail, laissant une large place à l'échange.

- [Groupe de travail n° 1 : Préservation du milieu marin et valorisation des ressources marines](#)
animateurs : M. Jean-Noël Livrelli (OEC), Mme Magali Orssaud (DREAL Corse)
- [Groupe de travail n°2 : Développement économique des activités maritimes](#)
animateurs : M. Jean-Paul Faux (OEC), M. Nicolas Chardin (DIRM Méditerranée)

Lors de ces groupes de travail, les participants ont eu la possibilité de s'exprimer sur leur approche des principaux enjeux correspondants à la thématique, identifiés par l'organisme qu'ils représentent, ainsi que sur les orientations de politiques publiques qu'ils souhaitaient voir développer dans le cadre de la stratégie nationale pour la mer et le littoral pour pouvoir y répondre.

[3-une synthèse de la contribution méditerranéenne par le Conseil maritime de façade de Méditerranée](#)

Les résultats des ateliers territoriaux et des contributions individuelles reçues ont été **synthétisés par la DIRM Méditerranée**.

Cette synthèse a également été **enrichie de travaux antérieurs, ou parallèles, aux Assises de la mer et du littoral stricto sensu**, de manière à disposer du meilleur panorama possible des réflexions existantes, ou en cours, sur les politiques publiques relatives à la mer et au littoral.

Des documents variés ont ainsi été également pris en compte, comme notamment :

- les diagnostics stratégiques territoriaux élaborés pour la préparation de la programmation des fonds européens
- le plan d'action pour le milieu marin de la sous-région marine « Méditerranée Occidentale »
- la stratégie régionale pour la mer et le littoral du conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
- l'analyse stratégique régionale pour les aires marines protégées en Corse
- le rapport du Conseil exécutif sur le plan d'aménagement et de développement durable de la Corse

Le projet de document de synthèse provisoire a été **présenté en session plénière du Conseil maritime de façade de Méditerranée du 6 juin 2013**, en présence de M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux transports à la mer et à la pêche. Les membres du Conseil ont alors fait connaître les avis et remarques complémentaires qu'ils n'avaient pu transmettre lors des étapes de réflexion préalables. La session du 6 juin 2013 du Conseil maritime de façade a marqué la clôture de ce processus des Assises en Méditerranée.

Le présent document constitue la synthèse de l'ensemble des étapes du processus des Assises de la mer et du littoral en Méditerranée.

Cette synthèse identifie les enjeux maritimes et littoraux majeurs relevés par les différents acteurs lors du processus, ainsi que les objectifs stratégiques qui ont pu être proposés pour répondre à ces enjeux.

A ce titre, elle représente la première contribution des acteurs de Méditerranée à l'élaboration d'une politique maritime intégrée nationale.

La Méditerranée

Une mer singulière

Les Assises de la mer et du littoral en Méditerranée ont pour objet un espace naturel à la fois riche, fragile et convoité.

La mer Méditerranée est une **mer intercontinentale presque entièrement fermée**, née d'une histoire géologique et tectonique singulière. Son relief est caractérisé par deux bassins majeurs, la Méditerranée occidentale située entre le détroit de Gibraltar et la Sicile, et la Méditerranée orientale s'étendant de la Sicile au Canal de Suez. Ses plateaux continentaux peuvent être découpés par de larges et profonds canyons.

Un espace naturel particulièrement riche

La mer Méditerranée est **l'un des 10 "points chauds" de biodiversité de la planète**, à la fois grâce à la richesse de sa faune et sa flore, mais aussi par son haut niveau d'endémisme. Sa situation hydrologique s'avère déterminante et son histoire géologique a été propice au développement de l'endémisme (30 % d'espèces endémiques).

Elle fait preuve d'une **diversité d'espèces marines exceptionnelle au vu de sa taille** (environ 10 % des espèces répertoriées mondialement sur 1 % de la surface globale des océans) et renferme une grande variété d'écosystèmes et de paysages sous-marins.

Son isolement biogéographique la rend vulnérable aux multiples influences extérieures et aux introductions de facteurs exogènes.

Le **faible rythme de renouvellement de ses eaux** (en moyenne 90 à 100 ans) ne lui permet pas de faire disparaître rapidement les traces d'une pollution accidentelle et peut concentrer une pollution chronique jusqu'à dépasser les seuils de résilience naturelle.

Un espace économique convoité

La Méditerranée, de par sa situation géographique, représente **un support d'activités économiques** d'une concentration sans égal au niveau mondial.

Elle représente :

- 150 millions d'habitants dans les régions riveraines (200 millions à l'horizon 2020)
- 25 % du transport fret maritime international
- 30 % du trafic pétrolier mondial
- 31 % du tourisme international
- 2 % de la pêche mondiale
- Plus de 200 industries (pétrochimie, industries chimiques) sont situées le long de la côte méditerranéenne et des bassins versants des rivières.

Les régions littorales de la Méditerranée

Quelques chiffres-clés

Languedoc-Roussillon :

Démographie littorale

- 220 kms de trait de côte
- 2/3 de la population régionale résidant sur le littoral
- 20 000 nouveaux habitants / an dans la zone littorale

Économie

- 60 % de l'économie touristique de la région est concentrée sur le littoral
- 14,7 % du PIB régional est apporté par l'économie touristique littorale
- 66 ports de plaisance, 40 000 anneaux, 2 500 emplois directs, 6 000 emplois induits
- 691 navires de pêche professionnelle
- 415 entreprises conchylicoles, plus de 1 000 emplois dans la conchyliculture

Risques littoraux

- 50 % des plages en régression
- 25 % du littoral artificialisé
- 140 000 logements en zones identifiées à risque de submersion

Provence-Alpes-Côte d'Azur :

Démographie littorale

- 900 kms de côtes
- 70 % de la population régionale réside sur une frange côtière de 25 kms représentant moins de 15 % du territoire

Economie

- Les activités maritimes emploient plus de 10 % de la population active régionale
- 35 millions de touristes en PACA chaque année, 83 % de l'emploi touristique est concentré sur le littoral
- La filière halieutique représente 1300 emplois directs et 3500 emplois induits
- près de 19 000 emplois dans le secteur de la Défense
- 135 ports de plaisance et 60 000 anneaux, 20 000 emplois directs et induits dans l'économie de la plaisance
- 606 navires de pêche professionnelle

Corse :

Démographie

- 1090 km de linéaire côtier
- 97 communes littorales accueillent près de 80 % de la population insulaire alors qu'elles ne représentent que 42 % de la superficie régionale.
- sur les 34 000 habitants qu'a gagnés la Corse entre 1999 et 2006, 81 % ont été accueillis sur le littoral.

Économie

- le tourisme, en grande partie littoral, représente 9 % de l'emploi salarié régional
- filière nautique : plus de 300 établissements et 1 300 emplois salariés
- 19 ports de plaisance, 14 ports mixtes et 26 mouillages forains.
- 300 emplois directs dans la pêche, chiffre d'affaire estimé de la filière pêche : 17M€

Préservation de la mer et du littoral

- Un peu plus de 18 000 hectares de terrains littoraux acquis par le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres (20 % du linéaire côtier de l'île est ainsi protégé)
- 45 % des eaux territoriales du pourtour de la Corse en aires marines protégées

Éléments de diagnostic socio-économique

La préparation des Assises de la mer et du littoral a été l'occasion de rassembler des éléments d'état des lieux en Méditerranée sur chacune des 10 thématiques du périmètre du processus.

Ces éléments ont été proposés comme appui à la réflexion des acteurs sous forme de fiches diffusées lors des ateliers territoriaux.

Ces documents de travail sont annexés à la présente synthèse. Ils auront vocation à être enrichis dans le cadre de l'élaboration prochaine du Document stratégique de façade.

Atouts et faiblesses de la façade méditerranéenne, et opportunités et contraintes extérieures susceptibles d'intervenir sur ce territoire

Les trois régions littorales de Méditerranée présentent des atouts spécifiques susceptibles de favoriser le développement des activités côtières et maritimes. Toutefois, ces atouts restent minorés par un certain nombre de faiblesses inhérentes à la nature ou à l'histoire des territoires concernés. Par ailleurs, les activités de la façade méditerranéenne sont impactées par des facteurs exogènes qui constituent soit des éléments dynamiques et porteurs, soit des freins au développement.

L'optimisation des atouts et la lutte contre les faiblesses, avec une prise en compte appropriée des facteurs exogènes vont permettre l'identification des enjeux maritimes et littoraux propres à la Méditerranée et des orientations à développer pour y répondre.

Les atouts de la façade maritime Méditerranéenne

- Une forte contribution des espaces littoraux à l'activité économique des trois régions littorales
- Un littoral attractif entraînant une forte dynamique de population permanente, mais aussi un flux touristique particulièrement conséquent
- Des espaces maritimes et littoraux en grande partie préservés, avec l'existence de nombreuses zones naturelles protégées
- L'existence d'un grand nombre d'outils réglementaires de préservation et de protection du patrimoine naturel (loi Littoral) et d'un réseau d'espaces protégés déjà structuré (aires marines protégées)
- Une structuration des acteurs maritimes :
Certains ont une tradition d'organisation et de gestion participative, comme les prud'homies de pêche par exemple. Pour d'autres secteurs, une importante dynamique de structuration se renforce. Réseaux régionaux d'acteurs du littoral structurés: pôles de compétitivité, CRIGE, réseau éducation "mer", conseil maritime de façade, conseil consultatif régional de la mer, parlement de la mer du Languedoc Roussillon.
- Une pratique régulière de coopérations internationales sur les sujets maritimes avec les pays et régions voisins
- L'importance du secteur des petits métiers de la pêche. Image positive de la petite pêche côtière auprès du grand public

Les faiblesses de la façade Méditerranéenne

- Une concentration importante et croissante de populations et d'activités économiques sur le littoral. Cette évolution entraîne des pressions anthropiques et conflits d'usages importants, ainsi que des disparités sociales se creusant (accès à l'emploi, aux logements, aux espaces littoraux)
- Un impact croissant des activités anthropiques littorales sur les écosystèmes marins du fait de

la concentration importante de populations dans ces zones (artificialisation du littoral même modérée, conflits d'usage significatifs en certains points du littoral, pollution tellurique des eaux, sur-fréquentation du littoral)

- Une anthropisation et une urbanisation conséquente de la frange côtière qui modifient certains paysages et induisent une augmentation des phénomènes d'érosion

-Une perturbation des connexions entre mer et lagunes du fait d'une artificialisation croissante

-Des activités économiques touristiques littorales essentiellement saisonnières, et fortement dépendantes des variations du secteur.

-Un taux de chômage important en zone littorale

-Une fragilisation du tissu industriel dans la zone littorale (chantiers navals, industries pétrolières...)

- Un manque de données sur l'état des stocks halieutiques et une fragilité de certaines ressources exploitées dont dépend le secteur de la pêche méditerranéenne (langouste en Corse, poissons bleus, thon rouge)

-Un délaissement d'activités traditionnelles comme la pêche artisanale, un vieillissement de la flottille et un manque de sécurisation des outils de travail. Une multiplicité des points de débarquement tout le long du littoral, complexifiant la structuration des équipements pour la vente directe et le suivi des captures. Une faible structuration aval de la filière pêche

- Un manque de nouveaux sites de production conchylicole et aquacole, une difficulté d'accès aux sites, des difficultés de financement du développement des filières ou d'assurance des cheptels

Les opportunités à saisir pour la façade maritime méditerranéenne

-La mise en place d'une démarche volontariste d'élaboration et de mise en œuvre d'une politique maritime intégrée à l'échelle de la Méditerranée et à l'échelle régionale (Document stratégique de façade, Plan d'action pour le milieu marin, stratégies régionales de la mer et du littoral, 10^e programme de l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée et Corse, plan d'aménagement et de développement durable de la Corse valant schéma de mise en valeur de la mer)

-La pratique régulière de coopérations internationales sur les sujets maritimes avec les pays méditerranéens et des contacts réguliers avec les services de la Commission européenne. Des accords de coopération anciens avec l'Italie et Monaco (RAMOGE, PELAGOS)

- Une filière pêche engagée dans une démarche de diversification, de sélectivité, de pluriactivité et de gestion de la ressource et impliquée dans la gestion des espaces marins (aires marines protégées)

Les contraintes extérieures à prendre en compte

- Une dépendance de l'état des milieux marins et littoraux aux pressions extérieures (courant liguro-provençal, lien avec la rive Sud de la Méditerranée) et aux pressions anthropiques
- Une croissance potentiellement non maîtrisée des flux touristiques en Méditerranée, avec une réorientation de ceux-ci vers la rive Nord de la Méditerranée
- Une concentration croissante de populations sur le littoral, particulièrement en période estivale ; problème ponctuel de surfréquentation de zones littorales
- Une fragilité du tissu des activités maritimes au regard de la situation économique globale
- Une fragilité de certaines ressources halieutiques exploitées dont dépend certains secteurs de la pêche régionale (thon rouge, anchois, sardines...) et l'équilibre global des pêcheries
- Une pression de consommation d'espaces littoraux terrestres (danger pour l'agriculture littorale) et marins (danger pour les habitats et écosystèmes côtiers, problème de ressources)
- Une réglementation de plus en plus contraignante pour certaines activités maritimes (pêche, transport maritime...)
- Une multiplicité des acteurs sur les plans d'eau engendrant une difficulté de gestion des espaces et une application de la réglementation complexe.
- Les changements climatiques dont les impacts sur les ressources naturelles sont aujourd'hui difficilement évaluables, mais dont les répercussions en termes d'habitat, de submersions marines, d'érosion du littoral, de ressource en eau sont vraisemblables et renforcés par la grande sensibilité des régions littorales à ces évolutions.
- Un littoral des plus vulnérables au risque de submersion marine et au phénomène d'érosion côtière

Les principaux enjeux pour la façade Méditerranéenne

Enjeu 1 : Le développement des activités économiques maritimes et littorales et l'installation d'une croissance bleue

L'économie des régions littorales de Méditerranée est fortement dépendante de l'état des milieux marins et littoraux dans laquelle elle s'inscrit et du dynamisme des activités qui peuvent s'y pratiquer (tourisme littoral, pêche, aquaculture, conchyliculture, nautisme, transport maritime...). Les activités maritimes et littorales représentent une part significative de l'emploi des trois régions méditerranéennes. Si certains de ces secteurs économiques sont particulièrement dynamiques et s'orientent vers des productions à forte valeur ajoutée, d'autres peinent à s'adapter, ou sont essentiellement saisonniers et dépendants de la conjoncture européenne et mondiale.

Le littoral méditerranéen constitue le support d'activités économiques aux enjeux forts de renouvellement (mutations économiques). Des activités essentielles à ces bassins d'emploi comme le tourisme, la pêche ou l'aquaculture représentent des activités vulnérables nécessitant une attention et un soutien.

Les espaces littoraux et marins possèdent un potentiel de croissance et d'emplois qu'il convient d'accompagner, à travers les secteurs émergents de la « croissance bleue » (énergies marines, tourisme durable, ...), mais également en mobilisant la recherche et l'innovation (technologique, organisationnelle, territoriale, amélioration des connaissances, partage des données..) dans les secteurs traditionnels (chantier et réparation navale, pêche, aquaculture ...). Les activités de pêche et d'aquaculture s'inscrivent notamment dans le cadre de savoir-faire traditionnels et de spécificités qu'il s'agit de préserver et de faire reconnaître au niveau national et européen.

Enjeu 2 : La préservation de la qualité des écosystèmes marins et de la biodiversité marine

Le maintien et le développement des activités liées à la mer ou au littoral sont directement conditionnés par la préservation, la protection et la restauration des milieux et des espèces marine.

La mer Méditerranée constitue un espace fragile et convoité. Point chaud de biodiversité au niveau mondial, cette mer est également soumise à de fortes pressions anthropiques. La préservation du milieu marin, tout comme le développement pérenne des activités qui en dépendent, constitue donc un enjeu d'avenir essentiel.

Les pressions anthropiques sur le milieu marin peuvent être de source locale (artificialisation du littoral, pollution tellurique...) ou externes (dérive des pollutions marines et des déchets, risques liés au trafic maritime, fréquentation du littoral par des touristes et embarcations étrangères...). Une part significative de la population des trois régions méditerranéennes se concentre sur le littoral, essentiellement dans les grandes agglomérations. Cette concentration a par ailleurs tendance à augmenter. La maîtrise de ce niveau de pression, est une préoccupation permanente, tant pour le maintien d'un environnement littoral et marin en bon état de conservation que pour limiter la spéculation foncière. Inversement, la déprise rurale qui s'étend aussi au littoral menace l'équilibre de milieux de grande qualité.

Constatant les limites des politiques sectorielles menées sur le milieu marin pour assurer cette pérennité, l'Union européenne s'est engagée dans la mise en place d'une politique maritime intégrée. Celle-ci repose sur une prise en compte globale des enjeux de préservation et de développement économique par chaque Etat membre. La mise en oeuvre de cette politique débute par l'élaboration et l'application d'un plan d'action pour le milieu marin de Méditerranée. Ce processus a pour objet l'atteinte ou le maintien d'un bon état écologique du milieu marin, en assurant un développement optimisé et durable des activités littorales et maritimes. Cette approche doit inciter à dépasser les limites administratives, et prendre en considération l'échelle globale des phénomènes et activités impactant l'espace intégré terre-mer.

Enjeu 3 : L'adaptation au changement climatique et la gestion des risques littoraux

Les régions méditerranéennes sont soumises à deux types principaux de risques littoraux :

-la submersion marine : inondation temporaire de la zone côtière par la mer ou par un étang, dans des conditions météorologiques extrêmes, associée à des phénomènes naturels plus réguliers.

L'incidence sur les espaces littoraux des événements extrêmes liés au changement climatique doit être appréhendée au moyen de la mise en place de méthodes de gestion cohérentes avec la dynamique sédimentaire des systèmes littoraux et respectueuses des habitats côtiers, pour préserver l'intégrité de la bande côtière, enjeu majeur de l'économie littorale, tout en développant des actions d'information et de prévention de ces risques, et en améliorant la sécurité maritime.

-l'érosion du trait de côte : L'érosion naturelle peut être aggravée par des aménagements côtiers qui bloquent le transport sédimentaire. Les pressions engendrées par la surconsommation d'espace littoral, ou par la fréquentation excessive d'espaces naturels, accentuent le phénomène érosif et menacent de détruire l'équilibre fragile des écosystèmes littoraux. Les conséquences de l'érosion sont la disparition de surfaces terrestres, et éventuellement des usages qui s'y trouvent. La gestion du trait de côte nécessite de développer, si nécessaire, des stratégies de fixation du trait de côte, à court et moyen terme, quand les enjeux de protection le justifient et, à plus long terme, de mettre en oeuvre le recul stratégique des activités exposées.

Les effets du changement climatique impliquent une modification à terme de la pratique des activités économiques en zone littorale. Ils ont également un impact sur le milieu naturel en favorisant l'introduction et la dissémination d'espèces non indigènes envahissantes.

Enjeu 4 : Le développement des connaissances, de la formation, de l'éducation et de la sensibilisation pour un développement durable en mer et sur le littoral

La formation professionnelle, si elle est adaptée aux enjeux de développement de l'économie maritime et littorale, peut être significativement créatrice d'emplois dans des bassins parfois fragilisés socialement. Par ailleurs, elle peut permettre une meilleure adaptation des entreprises aux évolutions économiques, assurant par là-même leur pérennité. Cela est particulièrement vrai pour les activités maritimes traditionnelles qui doivent pouvoir aujourd'hui relancer leur

compétitivité.

Le succès des actions publiques menées sur la mer et le littoral passe par leur appropriation par les acteurs locaux et le grand public et implique la mise en place d'une stratégie active d'éducation, de formation et de sensibilisation aux enjeux liés au développement des activités maritimes et à la préservation du milieu marin. L'organisation et la fédération d'actions de sensibilisation et d'information du grand public autour des enjeux concernant l'exploitation durable de la Méditerranée sont ainsi essentielles.

La connaissance du milieu marin et des écosystèmes est fondamentale pour parvenir à une croissance durable et exploiter le plein potentiel d'une « économie bleue ». La recherche marine doit permettre de comprendre les processus qui fondent la biodiversité marine et qui déterminent sa variabilité spatio-temporelle. Cette recherche doit être à la fois fondamentale, mais également se traduire en développements technologiques capables de diversifier et développer les activités maritimes et littorales et d'en faire émerger de nouvelles (énergies marines renouvelables, algoculture par exemple).

Enjeu 5 : la gouvernance des espaces marins et littoraux et de leurs usages et la coopération territoriale sur les problématiques maritimes et littorales

Sous l'impulsion de l'Union européenne, la France développe aujourd'hui une politique maritime intégrée. Celle-ci se décline au niveau de chaque façade maritime. Cette politique maritime intégrée induit des changements significatifs dans la gouvernance de l'action publique intervenant en mer et sur le littoral sur la façade méditerranéenne.

Elle implique tout d'abord une approche globale des enjeux maritimes, nécessitant une analyse croisée des différentes politiques sectorielles aujourd'hui menées. Elle amène à une prise en considération simultanée des enjeux maritimes et littoraux. Enfin, elle induit une gouvernance nouvelle associant des partenaires variés. C'est donc un pilotage beaucoup plus partagé des sujets côtiers qui se met en place à une échelle territoriale interrégionale.

De nombreux volets de la politique maritime intégrée ont une ampleur transnationale et doivent être gérés en dehors des frontières administratives. Ceci est particulièrement vrai sur le bassin de la Méditerranée Occidentale où la dynamique du milieu, portée notamment par le courant liguro-provençal, rend interdépendant l'ensemble des zones littorales des pays riverains. L'espace méditerranéen a d'ores et déjà de nombreuses expériences de coopération sur les thématiques littorales permettant d'envisager une stratégie macro-régionale (pollution, ressources halieutiques, écosystèmes, transports, protection des côtes, partage et gestion des données...).

Les orientations de politiques publiques à développer pour répondre aux enjeux de la façade méditerranéenne

Enjeu 1 : Le développement des activités économiques maritimes et littorales et l'installation d'une croissance bleue

Orientation 1.1. Développer l'emploi et soutenir la mobilité de la main-d'œuvre dans les activités maritimes et littorales

1.1.1. Développer l'emploi en zone littorale et prévenir les risques d'exclusion

- ✦ Améliorer la connaissance socio-économique des activités maritimes et littorales de la façade et les outils de prévision de leurs évolutions
- ✦ Renforcer l'information du public sur les métiers de la mer et valoriser leur image pour susciter des vocations
- ✦ Soutenir la création d'emplois en lien avec la préservation du milieu marin
- ✦ Faciliter l'intégration sociale et professionnelle des nouveaux arrivants sur le littoral
 - Développer les capacités en logements sociaux nécessaires pour accueillir une population littorale en constante augmentation
- ✦ Faire du vieillissement démographique un moteur de développement de l'économie résidentielle tourné vers les services
 - Développer des activités et services en adéquation avec le fort taux de retraités et préretraités, et notamment les activités de service à la personne

1.1.2. Favoriser un tourisme littoral plus riche en emplois

- ✦ Valoriser les emplois du tourisme littoral
- ✦ Soutenir la tendance à l'extension dans la durée du tourisme littoral tout au long de l'année pour pérenniser des emplois saisonniers, notamment en améliorant la diversité et la qualité d'activités culturelles et sportives offertes hors saison
- ✦ Développer les solutions de partage des salariés (groupements d'employeurs) pour réduire les effets de saisonnalité dans le tourisme notamment
- ✦ Faciliter l'accès à la formation des travailleurs saisonniers, notamment dans les secteurs du tourisme, de l'hôtellerie et la restauration
- ✦ Promouvoir les emplois du tourisme maritime : équipages professionnels à la plaisance, moniteurs de sports nautiques...
- ✦ Faciliter les conditions d'emploi sous pavillon français des marins à la plaisance professionnelle (rôles d'entreprise, protection sociale, formation, diplômes...)

1.1.3. Soutenir l'emploi dans le secteur de la pêche

- ✦ **Diversifier les activités de pêche** (soit en interne à l'activité de pêche, soit vers d'autres secteurs de l'économie maritime)
 - Diversifier les sources de revenus par le développement de la pluriactivité et de la diversité des activités économiques, en lien avec une dynamique territoriale (exemple : la formation et l'accès à des emplois, saisonniers ou non, liés à une activité propre au territoire (garde pêche ou d'écosystème marin, acteur dans la gestion d'une zone protégée, tourisme, éco-tourisme, pesca-tourisme...).
 - Accompagner la reconversion des actifs touchés par la crise du secteur :
 - Encourager les formations à destination des reconversions professionnelles
 - Réaménagement des navires vers d'autres activités
 - Développer l'accompagnement individuel par les organisations socio-professionnelles du secteur
- ✦ **Mettre en place de nouveaux services** facilitant le maintien des populations de marins dans les zones littorales, l'accompagnement à la création d'entreprises ou l'accès à d'autres emplois, notamment ceux facilitant l'accès à l'emploi ou à la formation professionnelle des femmes de pêcheurs.

Orientation 1.2. Soutenir les activités économiques maritimes traditionnelles

1.2.1. Améliorer la compétitivité des entreprises de pêche maritime

- ✦ **Restructurer et moderniser la flotte de pêche vers un développement durable**
 - Apporter un appui aux démarches collectives de la pêche artisanale
 - Développer la structuration des filières, l'organisation du marché, le développement de produits à forte valeur ajoutée et les démarches qualité
 - Poursuivre la mutualisation / rationalisation des services et équipements des ports et sites de débarquement
 - Mettre en place une réflexion sur une éco-conditionnalité des aides publiques à la pêche
 - Encourager l'éco-conception des navires de pêche afin de construire des navires moins consommateurs en énergie et moins impactants sur l'environnement, tout en offrant une plus grande sécurité pour les équipages.
- ✦ **Diversifier les activités de pêche** (soit en interne à l'activité de pêche, soit au profit d'autres secteurs de l'économie maritime)
 - exemple : favoriser le développement du pescatourisme
- ✦ **Accompagner la filière aval** des produits de la mer : soutenir les investissements productifs des entreprises, favoriser l'innovation et la diversification des productions, soutenir les démarches collectives de promotion et de valorisation des produits régionaux
 - recherche de nouveaux modes de transformation et de conservation
 - Promouvoir une commercialisation efficiente des espèces(ex : valoriser les rejets)
 - Diminuer la part des invendus
 - Renforcer la traçabilité
 - Privilégier les modes de pêche de qualité

- Développer une éco-labellisation des produits de la mer
- ✧ **Soutenir des programmes de recherche appliquée** destinés à améliorer la gestion des pêcheries, notamment concernant l'amélioration des connaissances sur l'état des ressources halieutiques

1.2.2. Développer une aquaculture durable

- ✧ **Accompagner la modernisation des entreprises aquacoles**
 - Soutenir la création d'entreprises aquacoles
 - Inciter à l'installation de nouveaux exploitants et faciliter les démarches d'installation simplifier les procédures administratives relatives à l'implantation de nouvelles structures de production (ex : mise en place d'un guichet unique)
 - Développer et mettre à disposition de nouveaux moyens de financements notamment grâce à l'ingénierie financière
 - Accroître la compétitivité des entreprises en baissant les coûts de production.
 - Soutenir le développement de nouvelles connaissances techniques et organisationnelles visant à :
 - Réduire l'impact de l'activité sur le milieu naturel
 - Proposer des produits plus innovants
 - Améliorer et développer les voies d'accès aux sites aquacoles
 - Améliorer la qualité des équipements liés à l'activité
 - améliorer les aménagements (station d'avitaillement, dispositifs de filtration, etc)
 - améliorer la collecte des déchets
 - améliorer l'aspect paysager
 - Soutenir les capacités de formation professionnelle à proximité des zones de production
- ✧ **Développer de nouveaux sites de production aquacole** en mer et renforcer la planification coordonnée de l'espace marin :
 - pour augmenter et diversifier la production
 - pour renforcer la position concurrentielle du secteur, notamment grâce à une haute démarche qualité
 - pour sécuriser la production en cas de crise
 - Pérenniser l'accès au foncier nécessaire à l'exploitation
- ✧ **Encourager et soutenir les actions destinées à lutter contre les surmortalités des huîtres et à favoriser la relance de la production**
 - Soutenir le développement d'une activité de captage de naissains en Méditerranée
 - Accompagner le changement des pratiques culturelles permettant de limiter les risques de mortalité
 - Examiner la faisabilité de solutions techniques de stockage et de mise à l'abri de coquillages (création d'unités de stockage collectives, agrandissement de bassins, création de claires...)
- ✧ **Développer la recherche et le développement en matière aquacole**, en particulier sur les axes suivants :
 - Coquillages : caractérisation des fluctuations environnementales et étude de leur impact sur la productivité des milieux et les populations conchylicoles exploitées, étude des processus de restauration des écosystèmes dans le but de gérer la qualité de l'eau, conserver la biodiversité et maintenir les usages.
 - Poissons : réduction de l'empreinte écologique des exploitations aquacoles en

travaillant sur la sélection génétique et la nutrition des espèces et les procédés d'élevage.

- Microalgues: recherche sur les espèces de microalgues possédant le meilleur potentiel de valorisation pour l'élevage en circuit fermé, maîtrise des cycles de croissance des microalgues en circuit ouvert, optimisation des procédés de récolte.

✧ **Développer la diversification des activités aquacoles**

- favoriser la production d'espèces (culture de microalgues) pour produire des molécules valorisables dans des domaines variés (nutrition, santé, etc.)
- diversifier l'activité par le développement de sites de dégustation conformes aux normes sanitaires et d'accueil du public

✧ **Améliorer la qualité de la production, l'image des productions aquacoles et soutenir les démarches de valorisation des produits**

- Améliorer l'information du consommateur face à l'introduction des protéines animales transformées dans la nutrition des espèces élevées
- Inscrire l'utilisation des protéines animales transformées dans une démarche de durabilité (environnementale, économique)
- améliorer la qualité de la production aquacole (dans la continuité de la « Charte Qualité-Aquaculture de nos régions »)
- Soutenir les actions de communication visant à mettre en avant la qualité des produits et la bonne gestion environnementale des exploitations régionales
- Développer les capacités locales de transformation des produits à proximité des sites d'élevage

Orientation 1.3. Adapter le secteur du tourisme littoral aux nouveaux enjeux et développer des activités de plaisance et de loisirs nautiques en cohérence avec la préservation des milieux

1.3.1. Accompagner les entreprises touristiques dans leur adaptation au marché, aux effets du changement climatique dans une logique de tourisme durable

✧ **Développer et moderniser l'offre touristique des zones littorales :**

- Améliorer la qualité des prestations via une montée en gamme de l'offre touristique et la professionnalisation des acteurs
- Diversifier l'offre et l'économie touristique (écotourisme, tourisme lié au bien-être, oenotourisme, tourisme d'affaire, tourisme d'accueil de loisirs et d'accompagnement des personnes handicapées, etc.)
- Développer une méthode prospective assurant une réactivité vis-à-vis de l'évolution de la demande touristique
- Améliorer la reconnaissance de l'activité économique d'exploitation de plages dans la gestion des espaces littoraux

✧ **Structurer l'offre touristique à partir des ports de plaisance vers l'intérieur des terres (ex : réseau Odyssea)**

1.3.2. Encourager un développement durable du secteur de la plaisance

- ✧ Optimiser les capacités d'accueil des ports de plaisance, dans le respect de la préservation des milieux naturels, et en privilégiant le réaménagement d'emprises existantes (densification de pontons et installation d'ouvrages flottants)

- Améliorer l'évaluation précise des besoins en capacité d'accueil des ports de plaisance par type et taille de navires et zones géographiques
- Donner aux gestionnaires de ports les outils adaptés à une gestion moderne et dynamique des espaces et des places à flot
- Développer un réseau interports de plaisance afin d'optimiser la gestion en temps réel des demandes d'escales

- Aménager les infrastructures portuaires
 - requalification des espaces délaissés (ex : friches portuaires)
 - développement de ports à sec
 - développement et gestion de rampes et cales de mise à l'eau
 - aménagement de zones de stockage des remorques
- Pratiquer une politique tarifaire incitant à la libération des postes à quai pour accueillir la clientèle de passage et en facilitant les réservations par recours à la télématique et à la monétique
- Assurer la préservation de capacités foncières pour les activités du nautisme, face notamment aux pressions immobilières, à travers les orientations des documents d'urbanisme.

- ✧ **Développer une plaisance respectueuse du milieu marin :**
 - Favoriser l'équipement et l'utilisation dans les ports d'unités de collecte des eaux noires et grises pour imposer une plaisance propre et éco-responsable
 - Développer une stratégie adaptée aux problématiques de dragage et de curage des bassins portuaires, opérations nécessaires au maintien et au développement de l'activité des ports de plaisance.
 - Améliorer la qualité environnementale des ports de plaisance en soutenant des démarches de type « ports propres », incluant :
 - la mise en place d'équipements de récupération des déchets
 - la mise en œuvre de moyens de lutte contre les pollutions chroniques
 - la mise en œuvre de moyens de lutte contre les pollutions accidentelles
 - la formation du personnel portuaire
 - la sensibilisation des usagers

- ✧ Développer des activités techniques et industrielles d'entretien et réparation plus rémunératrices face à l'abondance de services portuaires classiques et souvent peu qualifiés (de gardiennage, accastillage, location et formation)
- ✧ Mettre en place une politique de valorisation des escales (entretien, avitaillement en produits locaux, offre d'excursions...)
- ✧ Appuyer les opportunités d'accueil supplémentaire du grand yachting
 - mettre en place un réseau de mouillages écologiques à haut niveau de services dans les zones susceptibles d'être fréquentées par des navires de grande plaisance

1.3.3. Soutenir l'essor du tourisme de croisière

- ✧ Augmenter la fréquentation des ports français en développant le nombre d'escales et en obtenant des compagnies des escales têtes de lignes
- ✧ Valoriser l'offre touristique des territoires dès les quais d'escale
- ✧ Faciliter l'accès aux zones touristiques depuis les ports d'escale
- ✧ Structurer une filière d'avitaillement des navires de croisière

1.3.4. Accompagner un développement maîtrisé des activités nautiques

- ✧ **Encourager une pratique nautique accessible à tous :**
 - soutenir le développement d'activités encadrées par des clubs nautiques
 - accompagner les collectivités locales dans l'organisation de pratiques individuelles non encadrées (stades nautiques, balisage, campagnes d'information, club house...)
 - inciter les établissements scolaires à proposer des activités nautiques

- ✧ **Promouvoir les pratiques nautiques** par des campagnes de communication (nouvelles technologies, réseaux sociaux, etc) et accompagner les événementiels nautiques

- ✧ **Soutenir une labellisation** des acteurs professionnels des loisirs nautiques impliqués dans la préservation du milieu marin

- ✧ **Renforcer l'organisation des usages** dans la bande côtière pour y permettre une cohabitation optimale des usages
 - Permettre un accès sécurisé aux plans d'eau des activités nouvelles
 - Développer des documents stratégiques locaux d'organisation et de planification déclinant la stratégie méditerranéenne de gestion des mouillages des navires de plaisance à l'échelle des bassins de navigation
 - Organiser le mouillage des navires de plaisance et de transport de passagers (navires de croisière) de grande taille (> 24 mètres)
 - Développer l'organisation des mouillages sur les sites de plongées
 - Renforcer la dimension littorale des plans départementaux des espaces, sites et itinéraires
 - Prendre en compte les activités nautiques dans les axes stratégiques de gestion des aires marines protégées et intégrer les acteurs du nautisme dans les organes de gouvernance des espaces marins et littoraux
 - Réaliser des schémas territoriaux de développement des sports nautiques, améliorant la connaissance du secteur et évaluant les moyens d'encadrement et de dynamisation nécessaires de ces pratiques

- ✧ **Accroître l'accessibilité du foncier littoral** aux professionnels du nautisme
 - Prendre en compte les besoins des entreprises dans les schémas d'aménagement
 - Maintenir la disponibilité des espaces d'activités proches de la mer pour l'implantation du développement des entreprises dont l'activité est liée à la mer, tout en assurant leur compatibilité avec la préservation des milieux naturels.
 - réduire la précarité d'installation de certains opérateurs de loisirs nautiques par la mise en place de bases nautiques légères intégrées à l'environnement

- ✧ **Expérimenter des systèmes de propriété partagée** des navires de plaisance (propriété de temps d'utilisation ou location), de manière à développer l'accès à cette pratique sans accroître les besoins de places au port.

Orientation 1.4. Promouvoir un transport maritime et un transport terrestre durables en zone littorale et supprimer les obstacles dans les infrastructures de réseaux essentielles

1.4.1. Accompagner le développement de l'activité portuaire et organiser l'intermodalité

- ✦ Développer un programme d'équipement des ports et améliorer l'offre de services
- ✦ Maintenir et développer les capacités des postes à quai des ports corses, en cohérence avec l'accroissement du trafic
- ✦ Favoriser les synergies entre les différents ports de la façade maritime et la mise en cohérence stratégique du réseau portuaire
- ✦ Assurer la préservation de capacités foncières pour les activités portuaires, face notamment aux pressions immobilières, à travers les orientations des documents d'urbanisme.
- ✦ Développer une stratégie foncière pour assurer le développement de plateformes logistiques multimodales (dans l'hinterland, à proximité des gares ferroviaires...)

- ✦ **Renforcer la gestion environnementale des ports de commerce**
 - Concevoir des ouvrages portuaires multifonctionnels (protection, production d'énergie, gestion des déchets, habitat marin...) contribuant à la réduction de l'impact de l'aménagement.
 - Restaurer les habitats dégradés et optimiser la fonction écosystémique des aménagements réalisés
 - Intégrer les activités portuaires dans le périmètre urbain littoral et/ou dans les espaces naturels
 - Développer des solutions alternatives au clapage des boues de dragages et la mise en place technique et financière d'une filière de traitement des sédiments

- ✦ **Développer l'interface entre les installations portuaires et le reste du territoire** par l'amélioration des infrastructures ferroviaires et routières et par le développement du transport fluvial
 - Soutenir la création d'un axe portuaire « Rhône », reliant Marseille à Genève via Lyon, par une coordination des opérateurs et le développement de l'investissement public sur cet axe.
 - Assurer le lien des capacités portuaires avec la logistique urbaine de proximité
 - Développer des dessertes ferroviaires et routières des ports mieux dimensionnées, notamment pour les sites inclus dans des centres urbains

1.4.2. Accompagner le développement de l'offre de transport maritime, court, moyen et long trajet

- ✦ Tirer parti de la forte ouverture des trois régions au littoral pour en faire un levier de développement économique
 - Favoriser l'ouverture aux territoires voisins
 - Renforcer les échanges transfrontaliers, par le développement des axes maritimes autour de la Méditerranée.

- ✦ Désengorger le trafic routier sur les grands axes littoraux, notamment en renforçant le report modal du transport de marchandises (vers la mer, le rail et le fluvial)
 - Mettre en place des montages financiers innovants pour créer une offre de transport courte distance, performante et pérenne.
 - Inciter les opérateurs de transport routier à emprunter les lignes maritimes (ex : création d'un écobonus pour le transport entre la France, l'Italie et l'Espagne).

- ✦ Promouvoir l'élaboration d'un schéma de transport à l'échelle méditerranéenne, en vue notamment de favoriser la mise en place d'autoroutes de la mer
- ✦ Favoriser le développement du transport maritime de passagers pour les transports intra ou inter-urbains dans les villes côtières
- ✦ Garantir la sécurité des approvisionnements maritimes
 - Maintenir les capacités de transport sous pavillon français (dans le but d'assurer le transport de produits stratégiques comme les produits pétroliers bruts et raffinés, le gaz et le charbon)
 - Soutenir le transport maritime Corse – continent sous pavillon français par la promotion d'une meilleure harmonisation des règles sociales et de sécurité
 - Mettre en place un cadre législatif favorisant la conclusion d'accords paritaires sur les modalités d'un service minimum garanti dans le transport maritime de passagers
 - Assurer la pérennité, dans les meilleures conditions sociales possibles, du service de transport Corse – continent
- ✦ Analyser l'impact technique et économique de mesures de réduction de vitesse des navires de transport au sein du périmètre du sanctuaire Pelagos avant de les mettre en œuvre
- ✦ Assurer, en termes de moyens techniques et humains, la mise en place et la pérennité d'un service de pilotage hauturier dans le détroit des Bouches de Bonifacio, conformément aux recommandations de l'OMI

1.4.3. Favoriser le développement des voies d'accès au littoral en transport durable

- ✦ Améliorer la mobilité sur le littoral
 - Poursuivre l'amélioration de l'offre de transport collectif commun : dessertes, amplitudes horaires, fréquences, tarification accessible à tous
- ✦ Promouvoir les sentiers littoraux et renforcer leur vocation pédagogique
- ✦ Favoriser le développement de pistes cyclables en front de mer
- ✦ Maintenir la qualité de vie des résidents et leur accès à la mer dans des zones très touristiques
- ✦ Favoriser l'accès à la mer pour le plus grand nombre par le développement de cales de mise à l'eau, positionnées au mieux pour la pratique des activités nautiques et avec une gestion de services et d'équipements associés
- ✦ Promouvoir des stratégies locales sur l'équipement en cales de mise à l'eau par bassin de navigation

Orientation 1.5. Développer des activités maritimes moins consommatrices en énergie

- ✦ Concilier l'objectif de réduction globale d'émissions de gaz à effet de serre avec les enjeux de développement économique en zone littorale
 - Mieux maîtriser les consommations énergétiques à venir, notamment liées à l'accroissement démographique sur le littoral
- ✦ **Promouvoir l'équipement en moteurs à gaz naturel liquéfié des navires de commerce**
 - Développer une chaîne logistique en approvisionnement en GNL adaptée
 - Equiper les ports en points d'avitaillement dédiés
 - Mettre en place les financements adaptés (nationaux et communautaires) pour faciliter et accélérer l'équipement en GNL des navires

- Réduire l'utilisation des moteurs auxiliaires voire principaux par les navires de commerce en escale, en favorisant l'utilisation d'électricité issue de connexions électriques terrestres à développer (dispositif utilisé pour les bâtiments militaires)
- ✧ **Accompagner les entreprises de pêche et d'aquaculture dans des démarches d'économie énergétique.**
 - Réduire la consommation énergétique des navires de pêche
 - Proposer des aides aux investissements réalisés dans une démarche de développement durable
 - Promouvoir des actions de formation pour accompagner les mutations énergétiques des entreprises
- ✧ **Réduire l'empreinte carbone des navires**
 - Renforcer une dynamique d'innovation et de développement en matière de motorisation des navires

Orientation 1.6. Permettre le développement de nouvelles activités dans le cadre de l'émergence d'une « croissance bleue »

- ✧ **Promouvoir le dialogue et la coopération entre les acteurs économiques, autorités nationales / locales/ régionales...**
 - Favoriser le développement de plateformes et de réseaux de coopération intersectoriels (autorités locales / régionales, industrie, acteurs de recherche...)
 - Organiser l'échange de bonnes pratiques ainsi que le dialogue au niveau international
 - Contribuer au développement d'initiatives intersectorielles (*base de connaissances marines...*)
- ✧ **Soutenir le développement des énergies marines renouvelables**, en particulier en matière d'éolien flottant, de production énergétique micro-algale et de thalassothermie.
 - Lancer une procédure d'appel d'offres pour la création de fermes éoliennes off shore flottantes en Méditerranée
- ✧ **Redynamiser la construction navale méditerranéenne**
- ✧ **Etudier la faisabilité du développement d'une filière de déconstruction navale en Méditerranée**
 - Etudier la faisabilité d'une tarification attractive ou de mesures d'accompagnement (ex : prime à la casse ou crédits d'impôts) incitant à la déconstruction des navires de plaisance en fin d'utilisation
 - Examiner l'opportunité et les conditions d'une éco-participation pour financer le recyclage des navires de plaisance
 - Promouvoir une éco-conception des navires de plaisance en y intégrant la problématique de leur recyclage

Enjeu 2 : La préservation de la qualité des écosystèmes marins et de la biodiversité marine

Orientation 2.1. Maintenir ou rétablir le bon état écologique des habitats clés pour les écosystèmes méditerranéens

2.1.1. Maintenir ou rétablir la biodiversité et le fonctionnement des écosystèmes des fonds côtiers (medio, infra et circalittoral)

- ✦ **Préserver les zones de fonctionnalité pour la faune marine** (frayères, nourriceries...)
 - Identifier les zones de fonctionnalités
 - Renforcer ou adapter le réseau existant d'aires marines protégées côtières en créant des zones de protection renforcée en cohérence avec les zones de fonctionnalité identifiées
 - Renforcer le réseau existant d'aires marines protégées en lui assurant les moyens nécessaires au bon accomplissement de ses missions
 - Renforcer les moyens de surveillance des aires marines protégées et la coordination des services de contrôle chargés de leur préservation
 - Développer les connaissances permettant la définition :
 - d'une capacité d'accueil des aires marines protégées
 - de la notion de dérangement des espèces marines et d'avifaune marine
- ✦ **Renforcer la conservation des zones de coralligène et des zones d'herbiers**
 - Intégrer l'enjeu de conservation du coralligène et des zones de frayères dans les SDAGE
- ✦ **Réduire l'abrasion des fonds côtiers** par les navires de plaisance, ou par le chalutage dans les zones où celui-ci est réglementé
 - Développer l'information des plaisanciers sur la fragilité des habitats sensibles et leur localisation (meilleur accès à une cartographie des habitats)
 - Renforcer le contrôle de l'interdiction du chalutage dans la bande des 3 milles marins ou, le cas échéant, dans les zones réglementées existantes
 - S'appuyer sur l'encadrement réglementaire par des licences pour limiter le nombre maximal de chalutiers en Corse
- ✦ **Maîtriser la pression des usages maritimes** sur le milieu en développant l'organisation spatiale des usages
- ✦ **Limiter l'artificialisation de l'espace littoral**
 - Soutenir l'acquisition foncière de terrains côtiers par le Conservatoire du littoral
 - Intégrer dans les critères de développement urbain en zone littorale la capacité d'accueil des territoires, la disponibilité des ressources ainsi que la saisonnalité des populations et des activités, afin de prévenir les dommages potentiels et la dégradation des milieux (déficience des infrastructures telles que les stations d'épuration, augmentation des déchets)

- ✧ Identifier les sites présentant des habitats naturels dégradés et engager la restauration de la moitié de ces sites
- ✧ Optimiser le rôle écologique des fonds côtiers artificialisés (digues, enrochements...)

Focus : l'analyse stratégique régionale de Corse

- **renforcer le réseau d'aires marines protégées de Corse :**
 - étendre la réserve naturelle de Scandola,
 - poursuivre la mise en place du Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) « Parc marin international des Bouches de Bonifacio »,
 - mettre à l'étude un parc naturel marin dans une zone maritime englobant les Agriates et le Cap Corse,
 - mener, en concertation avec les pêcheurs artisanaux et les autres acteurs, une réflexion sur la mise en place d'AMP ayant des finalités halieutiques autour de la Corse (ex : les Iles Sanguinaires en lien avec la prud'homie d'Ajaccio)
 - mener une réflexion sur une gestion concertée, en prolongement de celle de la réserve naturelle des Bouches de Bonifacio, dans la zone de Senetose.
 - réaliser les documents d'objectifs des sites Natura 2000 en mer
 - promouvoir l'implication des collectivités locales corse dans la gestion du sanctuaire Pelagos.
- **améliorer les connaissances océanographiques générales** (courantologie, étude des mouvements larvaires), écologiques (amélioration des cartographies d'habitats...) et biologiques (répartition des espèces...) de la zone côtière jusqu'au large.
- à l'horizon 2015, de **classer 10 % des eaux territoriales** du pourtour de la Corse en aires marines protégées bénéficiant d'outils réglementaires de protection (réserves naturelles, réserves halieutiques, ...) gérées et dotées des moyens nécessaires. Faire passer ce pourcentage à 15% en 2020,
- promouvoir la **mise en place d'aires marines protégées au-delà des eaux territoriales**, en zone économique exclusive

2.1.2. Maintenir un bon état de conservation des habitats profonds des canyons sous marins

- ✧ Limiter la dégradation par abrasion des zones de têtes de canyons par les activités anthropiques (pêche, câbles sous-marins,...)
- ✧ Limiter les risques d'étouffement des habitats d'intérêt patrimonial ou écosystèmes marins vulnérables des têtes de canyons par des activités anthropiques générant des dépôts divers ou la remise en suspension de sédiments

Orientation 2.2. Maintenir ou rétablir un bon état de conservation des espèces marines de Méditerranée

2.2.1. Préserver la ressource halieutique du plateau du golfe du Lion et des zones côtières

- ✧ **Développer des pratiques de pêche professionnelle compatibles** avec le maintien des ressources vivantes du golfe du Lion et des zones côtières, à des niveaux d'exploitation durables

- Favoriser les expériences de gestion locale concertée des pêcheries
- Renforcer la connaissance des pêcheries par un meilleur retour des déclarations de captures, une optimisation de leur traitement et de leur accessibilité
- Poursuivre le soutien à une pêche responsable de la langouste en Corse
 - Poursuivre les expérimentations sur les casiers (définition de nouveaux protocoles)
 - Etudier la possibilité d'une interdiction de pêche pendant les périodes de reproduction (mois de septembre)
 - Mener une réflexion sur l'augmentation progressive de la taille des prises et sur la sélectivité des filets (augmentation des mailles afin d'éviter les captures accessoires)
 - Mener une expérimentation sur l'usage exclusif des casiers dans certaines zones réservées
- ⤴ **Organiser des pratiques de pêche de loisir compatibles** avec le maintien des populations halieutiques des zones côtières
 - Analyser les modalités de **mise en place d'un permis pour la pêche de loisir** permettant de réguler la pratique et d'assurer une information adéquate des pratiquants sur les enjeux de préservation des milieux
 - Favoriser les démarches de concertation locale dans la gestion de la pêche de loisir
- ⤴ Identifier et préserver les habitats clés des ressources halieutiques, en intégrant en particulier la protection des reproducteurs sur les têtes de canyons du golfe du Lion

2.2.2. Maintenir ou rétablir les populations de mammifères marins dans un bon état de conservation

- ⤴ **Diminuer le risque de collision des navires avec les mammifères marins**
 - promouvoir l'équipement des navires en systèmes de prévention des collision par mutualisation d'informations (type REPCET)
 - développer la formation des équipages pour une veille plus efficace et plus intense
 - soutenir la recherche de solutions technologiques permettant :
 - d'automatiser la détection à bord des navires y compris la nuit
 - de localiser par acoustique et en temps réel les cétacés dans les secteurs les plus exposés et/ou les plus peuplés.
- ⤴ **Limiter le dérangement acoustique** des mammifères marins par les activités anthropiques
(ex : développer la connaissance pour maîtriser les impacts sur les cétacés des campagnes de prospection pétrolière ou gazière par des méthodes acoustiques ou sismiques)
- ⤴ **Limiter les autres dérangements anthropiques** (ex : assurer une gestion durable de l'activité de "whale watching")

2.2.3. Garantir les potentialités d'accueil du milieu marin pour les oiseaux : alimentation, repos, reproduction, déplacements

- ⤴ Protéger les zones fonctionnelles pour l'avifaune (zones d'alimentation, de repos, de déplacement, de reproduction, notamment au large), le cas échéant en concertation

- avec l'Espagne et l'Italie
- ✦ Réduire la pression exercée par certaines espèces terrestres sur les îles et îlots servant de sites de reproduction
 - ✦ Limiter le dérangement, notamment sonore et lumineux, dans les sites de nidification
 - ✦ Maîtriser la pression exercée sur le milieu et les autres espèces aviaires par les populations de Goéland Leucopnée

Orientation 2.3. Maîtriser et réduire les apports polluants à la mer

2.3.1. Réduire les apports à la mer de contaminants chimiques des bassins versants

- ✦ **Réduire les apports pluviaux des communes et agglomérations littorales**
 - Renforcer la mise en place de schémas directeurs pluviaux, en priorité pour les communes littorales de plus de 10 000 habitants
- ✦ **Réduire les apports pluviaux des installations industrielles et portuaires**
- ✦ **Fiabiliser les systèmes d'assainissement** des eaux usées des communes et agglomérations littorales
 - Fiabiliser les réseaux de collecte et les systèmes d'assainissement des eaux usées des agglomérations littorales, dans les zones d'assainissement collectif
 - Renforcer l'évaluation de l'efficacité des systèmes de traitement sur l'évolution de la qualité du milieu en déployant des suivis écologiques des effets des rejets urbains et industriels
- ✦ Supprimer les rejets directs, ou aboutissant en mer, des aires d'entretien et de réparation navale par la mise en place d'un traitement, incluant le cas échéant le raccordement au réseau d'assainissement
- ✦ Réduire les apports des principaux fleuves et cours d'eau côtiers suivis dans le cadre de Medpol
 - Définir des plans spécifiques de réduction des apports des principaux cours d'eau côtiers suivis dans le cadre de Medpol
- ✦ Réduire les impacts des sédiments de dragages
 - soutenir les démarches permettant de réduire, en amont, l'apport de polluants dans les sédiments

2.3.2. Réduire les apports et la présence de déchets dans les eaux marines (déchets littoraux, macro-déchets, micro particules)

- ✦ Réduire les apports à la mer de déchets des agglomérations littorales
- ✦ Renforcer la gestion et l'élimination des déchets littoraux et marins pour toutes les agglomérations littorales
- ✦ Renforcer la collecte des déchets récupérés dans les engins de pêche, et leur élimination à terre par des filières spécialisées
- ✦ Favoriser les programmes de recherche appliquée sur les micro particules

2.3.3. Réduire les rejets en hydrocarbures et autres polluants par les navires (rejets illicites et accidents) et leurs impacts

- ✧ Optimiser la surveillance aérienne et la détection satellitaire sur les secteurs à enjeux pour les rejets illicites des navires
- ✧ Renforcer la mise en place de dispositifs de collecte des résidus d'hydrocarbures et de substances dangereuses issus des cargaisons de navires de commerce dans les ports et développer les filières de traitement associées
- ✧ Réduire les pollutions issues des épaves potentiellement dangereuses
- ✧ Réduire les impacts des pollutions marines sur le littoral en renforçant les instruments de prévention et de lutte
- ✧ Favoriser l'élaboration de volets infrapolmar aux plans communaux de sauvegarde
- ✧ Renforcer la coopération internationale en matière de prévention et de lutte contre les pollutions marines en poursuivant la définition et l'harmonisation de plans communs (en s'appuyant sur les outils existants : RAMOGEPOL, Lion Plan)
- ✧ Harmoniser la répression des pollutions marines entre la France, l'Espagne et l'Italie

Enjeu 3 : L'adaptation au changement climatique et la gestion des risques littoraux

Orientation 3.1. Approfondir la connaissance des risques littoraux, de leurs évolutions et de leurs effets

- ✧ Approfondir la connaissance de la vulnérabilité du territoire littoral face au changement climatique
- ✧ Pérenniser le financement des études liées à la prévention des risques littoraux
- ✧ Améliorer les connaissances sur les conséquences à court et moyen terme des effets du changement climatique sur les espaces littoraux en prenant en compte la croissance démographique de ces territoires
- ✧ Développer les exercices de prospective territoriale liés au changement climatique, et aux impacts des événements météorologiques extrêmes
- ✧ Développer les outils d'information géographique partagés pour l'aide à la décision et la formation des acteurs locaux sur le sujet des risques littoraux
- ✧ Maintenir une politique d'identification des risques et de définition des périmètres sur lesquels vont s'appliquer les dispositifs de gestion de crise et les mesures de protection des personnes

Orientation 3.2. . Poursuivre et renforcer les démarches initiées en matière de prévention des risques littoraux

- ✧ Poursuivre la réalisation des plans de prévention des risques, notamment vis-à-vis de l'érosion et des submersions marines, en développant des démarches de gestion intégrée des zones côtières
- ✧ Promouvoir des solutions améliorant la résilience du littoral, en cohérence avec la dynamique sédimentaire, par ré-ensablement des plages et consolidation des cordons dunaires, en vue de faire face aux effets de l'érosion des plages.

- ⤴ Mettre en place des plans de gestion des sédiments, couplant notamment le ré-ensablement des plages et le traitement de l'ensablement de l'entrée des ports et des passes.
- ⤴ Préparer la délocalisation du bâti situé en zone littorale submersible
 - permettre le financement de la gestion des risques par délocalisation
 - étudier l'échelle la plus pertinente à laquelle confier la gouvernance de la délocalisation du bâti
- ⤴ Réaliser les aménagements adaptés pour ralentir la dynamique des crues
- ⤴ Intensifier les travaux initiés sur les digues : inventaire, chantiers de sécurisation,
- ⤴ Réaliser les programmes d'aménagement des sites côtiers prévus dans les contrats de projets Etat-Région
- ⤴ Développer une culture du risque en zone littorale auprès du grand public
 - Soutenir la communication en matière de prévention, de protection et de sécurité des personnes

Orientation 3.3. Promouvoir une adaptation des activités maritimes et littorales aux risques littoraux

- ⤴ Mettre en place des programmes de réduction de la vulnérabilité énergétique et climatique du territoire, concernant notamment le volet touristique.
- ⤴ Mieux appréhender les conséquences économiques des phénomènes d'érosion littorale
- ⤴ Développer l'innovation et l'économie maritime en lien avec l'adaptation au changement climatique et la protection des zones côtières, dont l'intégrité est un enjeu majeur de l'économie littorale
- ⤴ Promouvoir le développement d'outils d'aide à la décision dans la gestion des risques littoraux

Orientation 3.4. Réduire le risque d'introduction et de dissémination d'espèces non indigènes envahissantes

- ⤴ Définir un processus de décision et d'information en matière de prévention, de suivi et de lutte contre les espèces non indigènes envahissantes
- ⤴ Réduire les risques d'introduction d'espèces non indigènes envahissantes liés à l'importation de faune et de flore, aux eaux de ballast des navires et au transfert des espèces d'aquaculture en provenance d'autres sites
- ⤴ Lutter contre les risques de contamination entraînant une surmortalité des cultures marines
 - poursuivre les réflexions engagées sur les pistes de sortie de crise sanitaire
 - diversifier les sources d'approvisionnement en naissains et réduire la dépendance régionale (étude de la faisabilité pour l'implantation d'une écloserie en Méditerranée)
 - soutien au financement de captage naturel

Enjeu 4 : Développement des connaissances, formation, éducation et sensibilisation pour un développement durable en mer et sur le littoral

Orientation 4.1. Soutenir le développement technologique et l'innovation

4.1.1. Promouvoir la mise en réseau des différents acteurs du développement de l'économie maritime

- ✦ Soutenir les pôles de compétitivité mer et les grappes d'entreprises liées aux activités maritimes et littorales
- ✦ Soutenir l'extension du champ géographique de compétence du Pôle mer PACA aux deux autres régions littorales de Méditerranée (Languedoc-Roussillon et Corse)
- ✦ Développer les liens entre filières économiques, recherche et innovation et territoires
- ✦ Développer la formation et les transferts de connaissances auprès des acteurs des espaces littoraux
- ✦ Valoriser une action coordonnée des instituts de recherche et des entreprises pour maintenir leur compétitivité
- ✦ Mettre en place une plateforme technique méditerranéenne pour une meilleure appropriation des résultats de la recherche par les professionnels.
- ✦ Soutenir l'organisation d'une filière structurée des opérateurs d'activités sous-marines en Méditerranée

4.1.2. Développer les technologies et l'innovation dans les activités maritimes

- ✦ Poursuivre les efforts de R&D et d'innovation dans le domaine marin en vue d'appuyer l'émergence d'une "croissance bleue" (énergies marines, exploitation sous-marine, tourisme littoral durable...)
 - accélérer les recherches sur les ressources minérales profondes.
 - Développer les recherches sur les biotechnologies bleues
 - Encourager l'émergence de la filière du génie écologique
- ✦ Promouvoir une transition vers une pêche et une aquaculture plus durables. Développer la recherche sur des pratiques de pêche sélectives et moins impactantes sur le milieu
- ✦ Promouvoir l'innovation dans les métiers liés à la mer et au tourisme littoral, en vue d'enrichir le contenu en emploi de ces activités

Orientation 4.2. Développer les connaissances sur le milieu marin et son fonctionnement

- ✦ Développer l'acquisition de données sur l'espace littoral et marin
- ✦ Promouvoir les outils de suivi et d'observation de la biodiversité , du trait de côte et du patrimoine culturel sous-marin
- ✦ Améliorer la connaissance des écosystèmes, des ressources marines et de l'impact des activités humaines
 - Développer l'acquisition de données sur l'espace littoral et marin
 - Définir des indicateurs de suivi du bon état écologique des écosystèmes marins afin de mesurer la pression anthropique

- ▲ Promouvoir notamment les axes de recherche suivants :
 - caractériser les habitats marins essentiels des principales espèces halieutiques et leur variation dans le temps et l'espace sous l'effet du changement climatique et des activités humaines
 - établir un diagnostic des populations halieutiques et évaluer leur résistance et la résilience suivant des scénarii d'évolution des activités anthropiques et de changement climatique
 - développer la connaissance du fonctionnement et de la contamination de la chaîne trophique marine
 - renforcer les connaissances scientifiques en vue d'améliorer la définition d'un rendement maximal durable des stocks halieutiques
 - mieux connaître le fonctionnement des écosystèmes des zones côtières artificialisées et développement de l'ingénierie écologique en vue de la restauration de sites marins dégradés
 - améliorer la connaissance sur zones de fonctionnalité pour l'avifaune marine
 - améliorer l'appréhension des processus hydro-sédimentaires de transfert des contaminants dans le milieu marin
 - promouvoir la recherche pour une meilleure gestion et prévention des pollutions marines et des déchets en mer (y compris micro-particules)
 - soutenir le développement des connaissances et du suivi socio-économiques des activités maritimes et littorales
- ▲ Définir un document cadre pour la façade maritime Méditerranéenne des priorités de recherche en lien avec le plan d'action pour le milieu marin
- ▲ Faire prendre en compte ces priorités de recherche dans les documents stratégiques des différents organismes de recherche, notamment dans leurs contrats d'objectifs
- ▲ Doter le « programme mer » sur le développement de la recherche d'un financement adéquat et spécifique.

Orientation 4.3. Investir dans l'éducation, les compétences et la formation tout au long de la vie

4.3.1. Adapter la formation professionnelle aux besoins des zones littorales et de leur économie

- ▲ Favoriser la mise en place de structures de concertation et de mise en synergie des forces de formation telles que le réseau Mer
- ▲ Mettre en place des dispositifs de concertation pérennes entre établissements de formation maritime pour favoriser la mutualisation des moyens et veiller à la cohérence de l'offre de formation professionnelle.
- ▲ Proposer des formations aux pêcheurs et aux aquaculteurs pour favoriser de nouvelles pratiques environnementales, accompagner l'installation des jeunes, aider à la diversification et/ou à la reconversion
- ▲ Développer l'apprentissage tout au long de la vie
- ▲ Assurer la formation des chefs d'entreprises aux connaissances techniques ou scientifiques nouvelles et aux pratiques innovantes dans la pêche et l'aquaculture.
- ▲ Faciliter l'accès à la formation des salariés des activités saisonnières
- ▲ Rapprocher les établissements de formation aux métiers de la mer des bassins d'emplois littoraux les plus fragiles

4.3.2. Informer et sensibiliser les acteurs des territoires aux enjeux liés au bon état des écosystèmes marins

- △ Poursuivre la professionnalisation des acteurs de l'éducation au développement durable en mer et sur le littoral
- △ Organiser et fédérer les actions de sensibilisation et d'information du grand public autour des enjeux portés par le plan d'action pour le milieu marin
- △ Développer l'implication des professionnels du nautisme dans l'éducation à l'environnement à destination des scolaires en dehors de leur période d'activité estivale
- △ Inscrire dans les référentiels pédagogiques des cycles de formations maritimes destinés aux professionnels et aux usagers (brevets de la Marine marchande, permis mer) l'acquisition de connaissances sur les enjeux environnementaux marins
- △ Renforcer la sensibilisation aux enjeux environnementaux marins dans les autres cycles de formations qui concernent des activités susceptibles d'avoir un impact sur le milieu marin
- △ Renforcer les mesures éducatives relatives au milieu marin à destination des scolaires
- △ Développer les actions spécifiques de sensibilisation, en cohérence notamment avec les objectifs environnementaux du plan d'action pour le milieu marin

Enjeu 5 : la gouvernance des espaces marins et littoraux et de leurs usages et la coopération territoriale sur les problématiques maritimes et littorales

Orientation 5.1. Faciliter la mise en place de démarches de gestion intégrée des espaces côtiers

- ✦ Soutenir l'élaboration de stratégies locales de développement, permettant aux acteurs de formuler des solutions adaptées aux problématiques locales
- ✦ Renforcer le déploiement et la mise en œuvre effective des chapitres individualisés des SCOT valant schémas de mise en valeur de la mer
- ✦ Favoriser la bonne prise en compte des activités maritimes dans les projets de territoire (SCOT, SAGE littoraux, contrats de milieux, aires marines protégées...)
- ✦ Veiller à intégrer les enjeux de protection du patrimoine archéologique et culturel sous-marin dans les démarches de planification spatiale marine
- ✦ Promouvoir l'élaboration et la mise à disposition de tous les gestionnaires d'espaces marins et littoraux d'outils et de données performants pour optimiser leur action.
- ✦ Développer une gestion stratégique et intégrée du trait de côte et du domaine public maritime
- ✦ Confirmer la mise en place d'un réseau cohérent d'aires marines protégées (en zone côtière et en haute mer)

Orientation 5.2. Optimiser une gouvernance concertée et efficace des espaces maritimes et littoraux

- ✦ Stabiliser et renforcer la structuration et l'élaboration concertée des politiques maritimes par les instances de gouvernance existantes à l'échelle de la façade maritime
- ✦ Renforcer le rôle du Conseil maritime de façade dans la prévention des conflits d'usage
- ✦ Permettre la fédération, le rassemblement et la représentation de la communauté maritime aux échelles territoriales pertinentes, en cohérence avec la gouvernance de façade maritime
- ✦ Renforcer et pérenniser les instances de dialogue et de concertation locales entre les différents acteurs maritimes et littoraux
- ✦ Permettre aux acteurs maritimes et littoraux de disposer des moyens nécessaires pour faciliter leur participation aux différentes instances de gouvernance existantes sur la gestion des espaces marins et littoraux
- ✦ Appuyer la coordination des initiatives des acteurs maritimes à l'échelle de chaque territoire et en assurer la valorisation

- ✦ Maintenir une entité maritime identifiable et disposant d'une capacité d'action autonome au sein de la future Agence française de la biodiversité

- ✦ Renforcer les partenariats entre les trois régions littorales de Méditerranée sur des projets maritimes et littoraux structurants

- ⤴ Développer une réflexion large sur les sources et les modalités de financement des politiques maritimes, qu'elles soient liées à la préservation des milieux ou au développement durable des activités maritimes

Orientation 5.3. Renforcer les outils de coopération internationale en matière maritime et littorale

- ⤴ Accroître la coordination des politiques littorales et maritimes à l'échelle euro-méditerranéenne, en prenant en compte les nécessaires relations transfrontalières et transnationales
- ⤴ Développer les outils juridiques internationaux visant à une mise en œuvre cohérente et harmonisée de la directive cadre « stratégie pour le milieu marin » en Méditerranée Occidentale
- ⤴ Promouvoir des outils partagés de référence et d'aide à la décision au niveau international, notamment en termes d'outils cartographiques ou statistiques intégrateurs
- ⤴ Renforcer une politique de coopération internationale décentralisée en matière maritime et littorale
- ⤴ Poursuivre la reconnaissance des aires marines protégées de Méditerranée française au niveau international
- ⤴ Promouvoir une mise en œuvre rapide et concertée au niveau international de la convention de Hong Kong sur la déconstruction des navires et leur recyclage "propre"
- ⤴ Soutenir l'intégration des pays du Maghreb dans le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'Etat du port de la sécurité des navires
 - Formaliser des plateformes d'échanges adaptées entre les pays riverains de la Méditerranée sur le contrôle de la sécurité des navires de passagers

Annexe 1

Fiches « état des lieux » des thématiques des Assises de la mer et du littoral en Méditerranée

La préparation des Assises de la mer et du littoral a été l'occasion de rassembler des éléments d'état des lieux en Méditerranée sur chacune des 10 thématiques du périmètre du processus.

Ces éléments ont été proposés comme appui à la réflexion des acteurs sous forme de fiches diffusées lors des ateliers territoriaux.

Ces documents de travail sont annexés à la présente synthèse. Ils auront vocation à être enrichis dans le cadre de l'élaboration prochaine du Document stratégique de façade.

Fiche n° 1 :

Compétitivité portuaire, complémentarité des infrastructures et transport maritime

➤ Généralités

La France est la 5e puissance portuaire européenne avec 360 millions de tonnes de fret (soit 5% du trafic mondial et 10% du trafic européen) et 30 millions de passagers.

Elle compte **41 ports de commerce maritimes** principaux sur son territoire dont 8 ports sur la façade méditerranéenne et à statuts différents : Marseille-Fos, Sète, Port-La-Nouvelle, Port-Vendres, Toulon, Nice, Bastia, Ajaccio.

Des réussites : Marseille est au 5e rang en volume total de marchandises traitées en Europe et est le 3e port pétrolier du monde, le 1^{er} d'Europe, ainsi que le 1^{er} de Méditerranée en volume total de marchandises.

Des faiblesses : 1°) les ports français perdent des parts de marchés ; 2°) ils sont concernés par un trafic à faible valeur ajoutée (en moyenne 74€/t. contre 175€/t. dans les autres ports européens) ; 3°) les hinterlands sont trop étroits et l'offre de dessertes multimodales insuffisante.

Trois axes de la stratégie nationale portuaire : 1°) développer la logistique et l'intermodalité des transports (fluviaux, ferrés, routiers) ; 2°) favoriser le développement industriel, 3°) établir une gestion équilibrée des espaces (portuaires, urbaines, industriels et naturels).

➤ La Méditerranée

En matière de trafic de marchandises, la mer Méditerranée peut être considérée comme une mer intérieure avec des échanges entre pays riverains, mais aussi comme **une des principales routes maritimes du commerce international** (1/3 des échanges mondiaux).

Cette zone représente **30 % des mouvements de trafics de passagers du niveau national**, soit environ 10,3 millions de passagers, (principalement les liaisons avec la Corse et l'Afrique du Nord, cette dernière souffrant d'un report modal vers le transport aérien). Les ports de Bastia et de Marseille figurent parmi les plus dynamiques de France. Par ailleurs, le trafic de ferries en transit dans les eaux françaises est également conséquent, notamment entre l'Italie et la Sardaigne.

Les eaux sous juridiction française de Méditerranée sont **un espace de transit fréquenté**, notamment par les navires en direction ou en provenance des ports italiens, et les traversées entre les ports français de la zone.

18 082 navires de commerce ont par exemple été recensés en 2012 par le CROSS Med dans le canal de Corse.

C'est aussi **un espace de coopération** : en 2009, l'Espagne, l'Italie, Malte et la France ont lancé conjointement un appel à projets *West Med Corridors of the Sea* en vue de l'élaboration d'un schéma directeur des autoroutes de la mer en Méditerranée. Huit projets ont été retenus pour intégrer ce schéma directeur en cours de finalisation avec la Commission européenne.

Enfin, **la massification des flux maritimes mondiaux**, dans un contexte d'augmentation des coûts de transport liés aux carburants, devrait induire une augmentation de la proportion de marchandises débarquées en Méditerranée. Le port de Marseille est susceptible de capter une part de ce trafic. Dans une logique de *feeding*, les ports de Sète et de Port la Nouvelle peuvent également espérer capter des flux, y compris en provenance des ports espagnols.

➤ **Marseille** (*Grand port maritime*)

Le GPM de Marseille est constitué de 2 bassins : à l'Est, Marseille (400 ha) et à l'Ouest, Fos (10 000 ha). Sa position géographique en Méditerranée en fait l'une des portes d'accès naturelles aux marchés européens.

Il est le **1^{er} port français** en volume de marchandises (86 M de t. en 2012), pour la croisière et pour les hydrocarbures (ces dernières représentant 68% de son trafic global). Il concentre en outre 89 % du trafic de marchandises de l'ensemble des ports français de Méditerranée. Selon l'OCDE (2012), le port génère 45 000 emplois et 4 milliards d'euros de valeur ajoutée.

Le port de Marseille est engagé dans **une logique de modernisation de sa structure et d'intégration à son espace environnant** ce qui se traduit par des réussites certaines : la réforme portuaire de 2008, les 2 terminaux à conteneurs privés Fos 2XL. Les implantations logistiques ont permis une croissance de 16% de l'activité à Fos et le dépassement du seuil du million de conteneurs (2^e port français pour le conteneur et le 6^e méditerranéen) et de passagers en direction de la Corse.

Le GPMM a cependant subi une **chute des trafics d'hydrocarbures** (-11% par rapport à 2011), du fait du ralentissement du secteur du raffinage dans la région, néanmoins remplacés par les imports de biocarburants, de méthanol et de benzène (+10%).

Des investissements nouveaux sont prévus : la relance de la forme 10 (plus grande forme de réparation navale d'Europe au service des navires de plus de 300m) pour 2015, la décision d'agrandir la passe nord de la Digue du Large pour faciliter l'accès au port des paquebots de croisière pour 2016, un terminal à conteneurs Fos 4XL, des terminaux de transport combiné à Marseille et à Fos, un terminal méthanier Faster et l'aménagement des bassins de Marseille.

➤ **Sète, port Sud de France** (*EPR Région Languedoc-Roussillon*).

Sète est le **2^e principal port de la façade** (3,6 M t.), et le 4^e port français (hors grands ports) et le 1^{er} port français méditerranéen de pêche.

C'est **un port de commerce généraliste** (conteneurs, agro-alimentaire, forestier, céréales, passagers, vins, produits pétroliers, conventionnels, bétail, fruits), sur 172ha, en eaux profondes (14,5m), disposant d'une desserte multimodale et occupant une position privilégiée sur les routes maritimes de la Méditerranée occidentale vers le Maghreb, le Moyen-Orient, l'Afrique et l'Amérique Latine.

L'EPR a bénéficié **de nombreux investissements** de la Région pour dynamiser le port et le moderniser.

➤ **Port-La-Nouvelle** (*Région LR-CCI Narbonne*) et **Port-Vendres** (*CG 66-CCI Perpignan*)

Port-La-Nouvelle est le 1^{er} port français en Méditerranée pour l'exportation de céréales et le 2nd pour l'importation des produits pétroliers, entre les pays méditerranéens, de l'Europe et de l'Afrique de l'Ouest.

La Compagnie consulaire catalane dispose de la concession du port de **Port-Vendres**. C'est un port tourné essentiellement vers la filière fruits et légumes (il dispose d'un nouveau terminal fruitier) pour lequel il entretient des relations étroites avec les entreprises de la région, et bénéficiant de la montée en puissance du nouveau port de redistribution de Tanger Med.

➤ **Toulon** (*CG 83-CCI du Var*) et **Nice** (*CG 06-CCI de Nice*)

Le syndicat Mixte des Ports du Levant est le concédant du port de **Toulon** réparti sur trois terminaux. Il s'agit principalement d'un trafic ferry (1^{er} port de desserte de passagers de la Corse avec plus d'1,4 M de passagers, ce qui constitue 98% de son activité passagers), croisière et cabotage roulier (1,5 M de t.).

Le port de **Nice** est un port essentiellement tourné vers le transport de passagers, vers la Corse uniquement (moins de 889 000 personnes vers la Corse) et la croisière, avec néanmoins une spécialisation dans le commerce de ciment (fabrication par les usines niçoises de Lafarge et Vicat). Nice développe également une activité de yachting (bateaux de plus de 24m avec équipage) qui génère d'importantes retombées économiques.

➤ **Bastia** (*CTC-CCI 2B*) et **Ajaccio** (*CTC-CCI 2A*)

Le port de **Bastia** est le 3^e port principal de la façade (3,5 M de t.) et le 5^e port français (hors grands

ports). Il est le 1^{er} port insulaire en termes de trafic (60% du trafic maritime global de la Corse) et le 2^{ème} port français pour le trafic passagers (50% des passagers pour la Corse, soit plus de 2,17 M de personnes). Le trafic fret du port de Bastia s'élève à moins de 2,2 M t. Les échanges avec le continent représentent 80% du trafic global.

Des projets sont en cours de réalisation afin d'augmenter la capacité du site d'accueil pour absorber la hausse du trafic et éviter la saturation (nouveau quai de 200m, re-scindement d'un quai existant pour porter sa longueur à 175m, extension des terre-pleins de 30 000m²). A l'horizon 2020, un projet de création d'un nouveau port de commerce est envisagé pour accueillir des volumes de trafic en augmentation d'environ 50%

Le port d'**Ajaccio** est le 2^e port de l'île, avec 25% de part de marché pour l'activité passagers. Il se positionne comme le 2^e port français en termes de croisière.

Fiche n° 2 :

Protection et valorisation de l'environnement marin

➤ La Méditerranée, une mer riche

Quelques chiffres sur les caractéristiques naturelles de la mer Méditerranée :

- Une superficie de 2,5 millions de km²
- Un volume d'eau de 3,7 millions de km³
- Environ 46 000 km de côtes
- 7 % des espèces marines sur moins de 1 % de la surface globale des océans
- 30 % des espèces présentes en mer méditerranée sont endémiques (particulièrement à la Méditerranée).

La Méditerranée détient une **richesse faunistique et floristique exceptionnelle**, avec un taux d'endémisme élevé. Elle est considérée comme **un des dix "points chauds" de biodiversité de la planète**.

➤ La Méditerranée, une mer fragile

Quelques chiffres sur les pressions exercées sur le milieu marin en Méditerranée :

- 150 millions d'habitants dans les régions littorales riveraines de la méditerranée
- 40 % de la côte très fortement urbanisée
- 31 % du tourisme international avec 275 millions de visiteurs
- 25 % du transport maritime international (dont 30 % du trafic maritime pétrolier)
- environ 1 million de tonnes de poissons pêchés par an, ce qui est modeste par rapport aux captures mondiales (moins de 2 %), mais conséquent au regard des zones de pêches utilisées (moins de 1 % des océans mondiaux)
- augmentation de 19 % sur 5 ans de la production de déchets impactant le milieu marin

La Méditerranée est particulièrement fragile du fait de **l'importance des pressions** qui y sont exercées. La grande diversité de ses écosystèmes et le temps de renouvellement de ses eaux (de 90 à 100 ans) sont également des facteurs la fragilisant.

➤ La Méditerranée, une mer à protéger

Des mesures de protection de la mer Méditerranée sont indispensables pour **conserver la richesse des écosystèmes** et permettre **une meilleure durabilité des activités économiques des activités** qui s'y pratiquent. La France est engagée à plusieurs niveaux dans la protection du milieu marin de Méditerranée.

Au niveau international, **la convention de Barcelone** vise à protéger l'environnement marin et côtier de la Méditerranée tout en encourageant des plans régionaux et nationaux contribuant au développement durable.

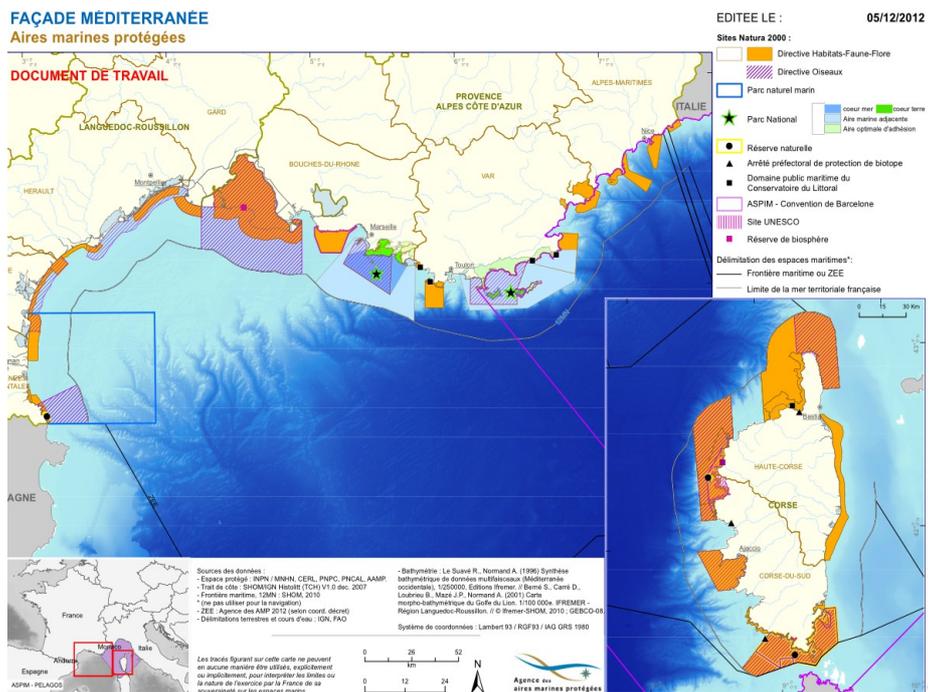
Le Sanctuaire Pelagos qui est également un espace maritime de 87 500 km² faisant l'objet d'un accord entre l'Italie, Monaco et la France pour la protection des mammifères marins. La carte ci-contre montre le périmètre du sanctuaire (*source : sanctuaire-pelagos.org*)



Au niveau national, la **stratégie de création et de gestion d'aires marines protégées**, adoptée en 2012, doit permettre de placer 20% des eaux sous juridiction française sous protection à l'horizon 2020.

La carte ci-contre présente les aires marines protégées existantes le long de la façade méditerranéenne (source: AAMP).

Ces aires marines protégées sont de statuts variés : parcs nationaux (Port Cros, Calanques), parc naturel marin (golfe du Lion), réserves naturelles (par exemple Scandola, Cerbère-Banyuls et Bouches de Bonifacio) et zones natura 2000.



La protection du milieu marin se développe aujourd'hui par un processus essentiel, la mise en place de la **directive cadre européenne « stratégie pour le milieu marin » (DCSMM)**. Cette directive a pour ambition l'**atteinte du bon état écologique des eaux à l'horizon 2020**. Le **plan d'action pour le milieu marin (PAMM)** de Méditerranée occidentale, instrument de mise en œuvre de ce processus, a permis d'identifier plusieurs enjeux majeurs pour la mer Méditerranée, certains liés à l'état écologique des eaux, d'autres liés aux pressions s'exerçant sur le milieu.

Les enjeux liés à l'état écologique:

- **Les biocénoses riches des fonds côtiers:** les pressions s'exerçant sur ces zones marines fréquentées sont nombreuses et impactantes, particulièrement en région Provence Alpes Côte d'Azur et Corse .
- **Les ressources halieutiques du Golfe du Lion :** la pêche professionnelle et les facteurs environnementaux présents dans la zone ont pour conséquence une tension sur les stocks de poissons pélagiques ces dernières années.
- **Les têtes de canyons sous marin :** les premiers inventaires biologiques y révèlent une richesse écologique importante. Cette biodiversité commence toutefois à ressentir des impacts liés au développement des activités humaines (pêche profonde, concentration de macrodéchets).
- **Les mammifères marins :** 7 espèces de cétacés sont recensées de manière permanente en Méditerranée française. Ces espèces sont impactées par les collisions, les prises accidentelles et la contamination de la chaîne trophique.

Les enjeux liés aux pressions :

- **Les apports du Rhône et des cours d'eau côtiers** constituent la principale source d'apports polluants pouvant être à l'origine d'une contamination de la chaîne trophique.

- **Les apports plus locaux des grandes agglomérations** sont également sources de contamination du milieu marin.
- **L'artificialisation du littoral** : 18 % du littoral de méditerranée est artificialisé, ce qui provoque la destruction des écosystèmes de petits fonds côtiers.
- **L'utilisation d'arts traînants et les mouillages** exercent une action non négligeable sur les habitats sous-marins.
- **Les pressions liés à la pêche** : les stocks de certaines populations de poissons (sardines, anchois, roussettes, ...) paraissent en diminution ces dernières années.
- **Les macro déchets** ont un impact sur les habitats et la faune marine. Il existe toutefois un manque réel de connaissances sur ce sujet.
- **Des rejets illicites des navires** (dégazages) restent observés, notamment au large de la Côte d'Azur et à l'Est de la Corse.
- **L'introduction d'espèces non indigènes** peut entraîner des compétitions avec les espèces endémiques de Méditerranée et avoir ainsi un impact significatif sur la biodiversité méditerranéenne. La connaissance de ces espèces et de ces interactions reste aujourd'hui très partielle

Fiche n° 3

Promotion de la plaisance et des loisirs nautiques

1. La plaisance en mer Méditerranée.

1.1 La flotte de plaisance

La façade méditerranéenne est la plus dynamique de France métropolitaine. Elle représente **41 % de la flotte métropolitaine**. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur regroupe à elle seule 30% de cette flotte. La majorité des embarcations immatriculées concerne les navires à moteur (81%) dont le nombre continue d'augmenter. 72,5% des embarcations immatriculées ont une longueur inférieure à 6 m. 75% du parc de navires de plaisance est transportable sur remorque.

1.2 Les ports de plaisance

La façade méditerranéenne compte **184 ports de plaisance**, dont le plus grand nombre est situé dans le Var, les Bouches du Rhône et les Alpes Maritimes.

Sur une **capacité d'accueil** nationale estimée à 250 000 places, la région PACA en compte, à elle seule, 35 %. La région PACA dispose de 14 ports de plaisance dont le nombre d'anneaux d'amarrage excède les 1000 places. Le Languedoc-Roussillon arrive en 2^e position avec 19 % des anneaux nationaux. La Corse n'en compte que 4 %, mais son littoral accueille de nombreux mouillages forains. Avec Port-Camargue, dont la capacité d'accueil avoisine les 5 000 places, la façade dispose d'un des plus grands ports de plaisance d'Europe.

Les ports à sec et parcs à bateaux complètent la capacité d'accueil à terre (17 % des places de navires de plaisance au niveau national). Elles atténuent en partie un manque de places évalué au niveau national à plus de 67 000 demandes non satisfaites (dont 31 % en région PACA, 9 % en Languedoc-Roussillon et 3 % en Corse).

Le nombre de places à flots demandées restant supérieur au nombre de places disponibles a conduit à la mise en place de nombreux travaux de modernisation sur le littoral méditerranéen. De **nouvelles capacités d'accueil** ont été créées dans les 5 dernières années, notamment en Languedoc-Roussillon (28 % des nouvelles places créées au niveau national). Deux types d'évolutions sont à l'œuvre:

- une modernisation des infrastructures existantes avec une augmentation du nombre d'anneaux qui passe soit par une densification des ports existants (le port de Sète), soit par la reconversion d'anciens bassins industriels. Le nouveau port de la Seyne-sur-mer (Var) devrait être situé sur le site d'anciens chantiers navals.
- la création de nouvelles structures respectueuses de l'environnement et des usagers. Une délégation de service public a notamment été ouverte fin 2012 pour la création d'un nouveau port, Porto-Neo, voisin du port de Porto-Vecchio, saturé.

L'évolution des besoins des plaisanciers s'est modifiée durant les dernières années. L'érosion de la clientèle des gestionnaires des ports de plaisance (du fait du vieillissement de la population et de la conjoncture économique) s'accompagne de **nouvelles offres de la part des ports** (location rapide, copropriété, contrats de courte durée...).

L'intégration des ports de plaisance dans le **projet touristique et culturel ODYSSEA**, porté par la fédération française des ports de plaisance, leur permet de rayonner sur l'ensemble du territoire et confère aux ports concernés une plus grande visibilité et une attractivité génératrice de développement et de retombées économiques fortes. Le caractère européen et international de ce projet fait de la ville-port un acteur principal du développement du littoral.

1.3 Le poids économique de la plaisance.

Les ports de plaisance et services associés génèrent, au niveau national, un chiffre d'affaires estimé à 290 millions d'euros.

En Méditerranée, les ports de plaisance regroupent environ **1 440 emplois directs**, concentrés en PACA (40 %) et en Languedoc-Roussillon (19 %), ainsi que 5 800 emplois indirects (vente de bateaux, services aux plaisanciers, locations, sorties en mer...). L'activité économique générée par la plaisance sur le littoral dépend fortement des **nuitées d'escale**, une nuitée représentant en moyenne 150 euros par bateau (ce chiffre inclut la restauration, les achats d'équipement, de loisirs, etc). La répartition par région des bateaux en escales et du nombre de nuitées souligne le dynamisme de la façade Méditerranéenne: 61% de nuitées d'escale réalisées en PACA, 11% en Corse et 3 % en Languedoc-Roussillon.

3. La filière nautique.

La filière nautique est composée de trois secteurs aux caractéristiques propres: les activités de maintenance et de services portuaires, les services de loisirs et le commerce d'articles de sport. Le chiffre d'affaires de la filière nautique s'élève en France à 2,2 milliards d'euros. Elle concentre environ **14 000 emplois** permanents en Méditerranée, chiffre qui augmente en moyenne de 5 % par année. En Corse, plus de 300 établissements et 1 300 emplois salariés, localisés sur les communes côtières composent la filière nautique insulaire. Le tissu d'entreprises, lié directement ou indirectement au nautisme, est également présent sur l'ensemble du territoire du Languedoc- Roussillon, parfois même au-delà du cordon littoral et représente 1790 entreprises et 6 600 emplois. Le tissu des industries du nautisme est composé d'une multiplicité de petites entreprises, adaptées à la saisonnalité et aux à-coups de conjoncture.

4. Les loisirs nautiques.

Les loisirs et sports nautiques en mer recouvrent un **large choix d'activités**: planche à voile, kitesurf, mono-nautisme, plongée sous-marine, etc. La pratique des loisirs nautiques est dépendante de conditions géographiques et météorologiques particulières, concentrée sur les périodes de temps libre et de vacances (période estivale). La diversité des pratiques, que ce soit dans le cadre d'un club, librement, de manière occasionnelle ou régulière les rend difficiles à quantifier.

La voile et les sports sous-marins sont les activités nautiques organisées autour d'une fédération - fédération française de voile (FFV) et fédération française des études et des sports sous-marins (FFESSM)- qui dénombrent le plus de pratiquants. La Méditerranée accueille 30 % des licenciés des départements métropolitains de la FFV et 52 % de ceux de la FFESSM. Le catamaran, le dériveur, la planche à voile sont les activités de voile les plus pratiquées. Le kite surf, dont le nombre de pratiquants est évalué à plus de 6 000, compte près d'une centaine de sites réguliers de pratique. Les Alpes maritimes, les Bouches du Rhône et le Var sont les départements les plus pratiqués par les activités nautiques.

375 sites de plongée en mer, où sont pratiquées la plongée en scaphandre, la randonnée sous marine(avec palmes, masques, tuba) sont situés dans les départements littoraux de la Méditerranée sur 442 sites recensés en métropole.

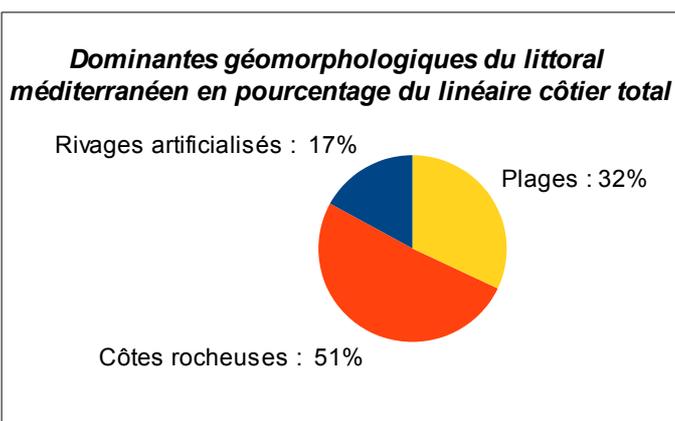
Fiche n° 4 :

Risques littoraux et gestion du trait de côte

➤ Principaux types de risques littoraux en Méditerranée

La submersion marine : Inondation temporaire de la zone côtière par la mer ou par un étang, dans des **conditions météorologiques extrêmes** (forte dépression atmosphérique, vent violent, forte houle, etc...), **associés à des phénomènes naturels plus réguliers** (marée astronomique, variation de température de l'eau, flux hydrique régulier, ...). (source : *les risques littoraux, DREAL LR*)

L'érosion : Un secteur est en érosion lorsqu'il **perd plus de sable qu'il n'en reçoit**. S'il existe des **causes naturelles** à l'érosion (climat, apports de sable des rivières liées aux crues, ...), elle peut être **aggravée par les aménagements** qui bloquent ce déplacement sur des secteurs voisins (jetées portuaires, épis, brise-lames, ...) ou qui diminuent la quantité de sable disponible. Les pressions engendrées par la surconsommation d'espace littoral ou par la fréquentation excessive d'espaces naturels accentuent le phénomène érosif et menacent de détruire l'équilibre fragile des écosystèmes littoraux. Les conséquences de l'érosion sont la disparition de surfaces terrestres et éventuellement des usages qui s'y trouvent. (source : *les risques littoraux, DREAL LR*)



Source des données : Corine Érosion Côtière (AEE)

Les risques sismiques qui sont amplifiés par les risques d'avalanches sous marines de sédiments accumulés sur des zones de très fortes pentes. (Source : *contributions aux assises de la mer et du littoral, IFREMER*)

► **La vulnérabilité naturelle de la Méditerranée face aux risques littoraux (32 % de plages) est aggravée par les facteurs d'origines anthropiques (17 % du littoral est artificialisé).**

➤ Les risques littoraux et la gestion du trait de côte en PACA

Le littoral PACA en quelques chiffres...

- **800 km** de linéaire côtier
- Le littoral rassemble **70 % de la population** régionale sur une frange de 25 km de large.

Caractéristiques naturelles de la zone littorale :

Le littoral de la région est **majoritairement rocheux** avec une alternance de caps, de falaises et de baies plus ou moins larges qui abritent des plages de sable ou de galets. Cependant, il est **exclusivement sableux sur environ 100 km** en Camargue et dans le golfe de Fos.

Une anthropisation importante :

Compte tenu de l'attrait du littoral PACA et de son importance économique, la frange littorale a perdu, dans certains secteurs, son caractère naturel du fait du développement de l'urbanisation (littoral des Alpes-Maritimes) ou de l'implantation d'équipements industriels ou portuaires (golfe de Fos, rade de Toulon). Certaines plages sont d'ailleurs complètement artificielles et ont été gagnées sur la mer ou créées à partir

de plages existantes. (Source : évaluation Préliminaire des Risques d'inondations pour le littoral PACA (directive inondation))

Le littoral de la région, fortement urbanisé, est caractérisé par deux types de paysages : un littoral sableux (à l'Ouest de la région), soumis notamment aux risques de submersions, et un littoral rocheux (tout le reste de la région) davantage exposé aux risques sismiques.

➤ **Les risques littoraux et la gestion du trait de côte en Languedoc-Roussillon**

(Source : les risques littoraux, DREAL LR)

Le littoral du LR en quelques chiffres...

- **220 km** de linéaire côtier
- **30 communes** littorales sur 4 départements
- Plus d'**un habitant sur deux** vit sur la bande littorale
- **30 %** du littoral artificialisé
- **23 %** du littoral est en érosion (58 % dans le Gard)

Caractéristiques naturelles de la zone littorale :

Le littoral de la région Languedoc-Roussillon est très **majoritairement sableux** (190 km de plages). La côte est constituée de **terrains de très faible altimétrie**, ponctués de complexes **lagunaires** salés très étendus. La **dynamique sédimentaire** très forte sur le littoral.

Dans les années 1970 et 1980, plus de 250 ouvrages de protection ont été implantés pour protéger les sites littoraux avec pour conséquences un transfert du phénomène érosif et la perturbation des équilibres et de la fonctionnalité des milieux naturels littoraux.

► **Le profil principalement sableux et la forte artificialisation du littoral de la région la rendent très vulnérable aux risques d'érosion et de submersion marines.**

Les conséquences :

- **impacts écologiques** : disparitions de plages et de milieux dunaires, dégradations des cordons littoraux et des milieux lagunaires
- **impacts économiques** : les infrastructures, les habitations et les activités sont nombreuses à être menacées par le déplacement du trait de côte et les risques de submersion marine.

Nécessité d'une mise en œuvre de politiques de protection du littoral :

En construisant en 2003 les orientations stratégiques pour la gestion de l'érosion, l'État a partagé ses priorités d'action et concrétisé les principes de la Gestion Intégrée des Zones Côtières. Ainsi, une dizaine de sites emblématiques, devant faire l'objet de travaux d'aménagement du littoral pendant la durée du Contrat de Projet État-Région 2007-2013 ont été retenus, comme par exemple le recul stratégique du lido de Sète à Marseillan. La nouvelle route littorale a été déplacée contre la voie ferrée. Côté plage, le cordon dunaire a été reconstitué.

➤ **Les risques littoraux et la gestion du trait de côte en Corse**

En Corse, les risques littoraux concernent principalement la région de la **Plaine Orientale** (cf. carte ci-dessous)

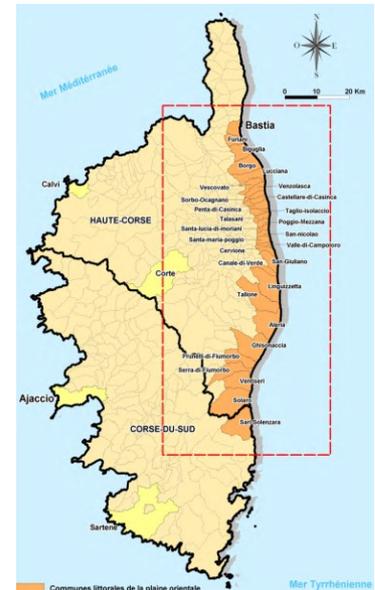
La Plaine Orientale en quelques chiffres :

- **100 km** entre Bastia et Solaro
- **26 communes**

Caractéristiques naturelles de la zone littorale :

La plaine orientale corse est un littoral largement constitué de **plages sableuses**, avec des **massifs dunaires** faiblement développés et des étangs et lagunes littorales reliées à la mer par des graus, à l'embouchure desquels se développent des flèches sableuses.

- **Contrairement à la côte occidentale, la plaine orientale corse est constituée de grandes plages sableuses qui la rendent vulnérable aux risques littoraux. De plus, des aménagements (notamment touristiques) ont été construits en bordure de littoral et accentuent ainsi la fragilité de la côte.**



(source carte et données: atlas plaine orientale, BRGM)

Fiche n° 5 :

Pêche maritime

Le secteur de la pêche maritime français se situe au 4^e rang de l'Union européenne avec environ 10 % des captures. En 2010-2011, 667 000 tonnes de produits issus de la pêche ont été vendus, pour un chiffre d'affaires de 1, 718 milliards d'euros. La flotte de pêche française est composée de 7 149 navires pour un total de 22 049 marins embarqués. Elle est essentiellement composée de navires de moins de 12 mètres, qui contribuent à près de 50 % de la richesse du secteur. L'effort de pêche se concentre principalement dans les eaux côtières et les activités de petite pêche sont les plus pratiquées, notamment en Méditerranée (73 % des effectifs).

➤ *La flotte de pêche méditerranéenne*

La flotte de pêche de Méditerranée regroupe **près de 1 500 navires**, dont la puissance totale représente près de 154 000 kW. Elle représente 21 % de la flotte de pêche française, 18 % de la puissance embarquée et 22 % des emplois de marins pêcheurs français. Elle est très majoritairement composée de petits navires.

Les navires de la façade maritime sont majoritairement :

- des **navires de petite taille** : 80 % de la flotte de PACA et de Languedoc-Roussillon sont des navires de moins de 10 mètres, 92% de la flotte de pêche en Corse sont des navires de moins de 12 mètres. Toutefois, les flottilles des navires le plus grands, même moins nombreuses, contribuent significativement au chiffre d'affaires global du secteur : les chaluts et sennes de fond (entre 18 et 40 m) ; les chaluts pélagiques (entre 18 et 40m), les sennes pélagiques (plus de 24 m),etc.
- des navires de **plus de 25 ans**.
- des navires dont les armateurs sont âgés de 40 à 55ans

Si la flottille des **fileyeurs polyvalents** de moins de 12m est présente dans tous les quartiers maritimes de la façade, les **chalutiers de fond et pélagiques** de plus de 12 m sont majoritairement concentrés en Languedoc-Roussillon. Les **senneurs** pélagiques sont regroupés à Sète, Port-Vendres et Marseille. Le principal quartier maritime de la façade est le quartier de Sète avec plus de 500 navires immatriculés.

➤ *Les pratiques de pêche*

L'essentiel des activités pratiquées sont des activités de petite pêche ou de pêche côtière. **Le filet à petites mailles à poissons** est le métier le plus pratiqué par les navires de la flotte méditerranéenne (63 % des navires). L'utilisation du filet comme engin dominant est la stratégie d'exploitation la plus répandue. Les navires utilisent majoritairement un seul engin au cours de la même année mais ils sont **très polyvalents** en termes de métiers puisque près de 70 % des navires pratiquent au moins 2 métiers.

La pêche régionale reste artisanale, le pêcheur embarqué est le plus souvent propriétaire ou copropriétaire du navire et dispose d'un équipage limité en nombre. Les sorties en mer n'excèdent pas 10 heures par jour, sur 200 jours par an environ.

➤ *Economie de la pêche maritime en Méditerranée*

Les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Corse engendrent respectivement un chiffre d'affaires de 5 millions d'euros (pour 1700 tonnes et 973 emplois), de 36 millions d'euros (pour 9 500 tonnes et 1564 emplois) et de 2 millions d'euros (pour 300 tonnes et 280 emplois).

Les espèces majeures de la façade, qui constituent la majorité en valeur des débarquements de la flotte de pêche, sont : l'anchois, la sardine, le merlu.

La production française a diminué globalement en 2012, du fait, également, d'un contexte économique défavorable. En Méditerranée, les volumes pêchés ont diminué de 14% malgré la hausse de 8% du prix moyen.

Ventes déclarées par les bateaux français en halles à marée en 2012 :

Halles à marée	Quantités vendues (t)	Valeur des ventes (milliers d'euros)
Port-Vendres	616	1064
Port la Nouvelle	1033	3846
Agde	1268	4672
Sète	2774	10333
Le Grau du Roi	2632	12347
Port-de-Bouc	525	768

Source : Ric / FranceAgriMer

A noter : Une partie significative des débarquements de captures en Méditerranée s'effectue hors halles à marée

➤ La commercialisation des produits de la mer

La filière aval regroupe l'ensemble des métiers de la commercialisation et de la transformation des produits de la mer. Le mareyage (première commercialisation) représente en Méditerranée 12 % des entreprises nationales, 8% de l'effectif total, et 7 % du chiffre d'affaires global du secteur. Sur 2926 entreprises de poissonnerie de détail recensées en 2010 en France, 280 établissements se situaient en Corse, 1564 en Languedoc-Roussillon et 973 en PACA.

Une association à caractère interprofessionnel, **France Filière Pêche**, a été créée en 2011, dans le but de soutenir et promouvoir les pratiques durables et responsables des opérateurs de la filière pêche. Une marque collective nationale a été lancée courant 2012. Dans le cadre de la loi Grenelle, la France met en place un écolabel public innovant à destination des pêcheries qui répondent à des objectifs tels que la préservation de la ressource et de l'environnement, la qualité du produit mis à la consommation.

➤ La pêche de loisir

Le nombre de pratiquants de la pêche de loisir est extrêmement difficile à évaluer. Même si plusieurs fédérations existent (FFPM, FNPPSF, FNPSA, FCSMP...), l'essentiel de la pratique s'effectue hors de cadres organisés. La population des pêcheurs de loisir est hétérogène et mobile. La pêche du bord est la pêche récréative dominante en Méditerranée. C'est sur cette façade maritime qu'elle est la plus développée. Les pêcheurs réguliers sont majoritaires. Il existe plusieurs types de pratiques : pêche du bord, pêche embarquée, pêche sous-marine et pêche à pied.

Les dépenses liés à l'activité de pêche de loisir sont estimées à 384 millions d'euros pour la façade méditerranéenne.

La pêche de loisir est réglementée par deux textes essentiels : le décret n° 90-168 du 11 juillet 1990 relatif à la pêche maritime de loisir qui fixe la liste des engins de pêche autorisés pour la pratique de cette activité et l'arrêté du 26 octobre 2012 qui fixe les tailles minimales de capture nationales. Certains produits sont soumis à des quotas et des permis peuvent être obligatoire pour pêcher certaines espèces (ex : thon rouge). D'autres espèces sont clairement interdites à la pêche récréative (le mérrou notamment).

Fiche n° 6

Aquaculture

Aquaculture : culture d'organismes aquatiques (animaux ou végétaux).

Le secteur mondial de l'aquaculture connaît une croissance très forte depuis les années 80. Les principaux pays producteurs sont les pays asiatiques. La filière aquacole mondiale fournit aujourd'hui **43 % du poisson destiné à la consommation humaine** et le nombre d'espèces aquatiques domestiquées ne cesse d'augmenter.

En France, deux types d'aquaculture marine sont principalement présentes :

- **la conchyliculture** : élevage de coquillages, principalement de moules (**mytiliculture**) et d'huîtres (**ostréiculture**). Bien ancrée dans le paysage côtier, la conchyliculture représente l'essentiel du secteur aquacole français avec 93 % du chiffre d'affaire et 95 % des emplois en 2009 (enquête aquaculture 2009, DPMA).
- **la pisciculture marine** (élevage de poissons) est un secteur qui reste modeste puisqu'il a eu du mal à se développer compte tenu d'un contexte peu favorable (conflits d'usages).

L'**algoculture**, autre forme d'aquaculture marine, tend à se développer en diversification des activités conchylicoles. Cette activité, qui offre d'importants débouchés dans de nombreux domaines (alimentation humaine et animale, structurants alimentaires, produits cosmétiques, médecine humaine, produits nutraceutiques, produits phytosanitaires, fertilisants agricoles , ...) reste cependant encore mineure.

En Méditerranée, des activités conchylicoles et piscicoles sont présentes dans les trois régions. Les fermes aquacoles méditerranéennes 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...).

La pisciculture marine en Méditerranée

- Une **vingtaine** d'entreprises
- **Plus de 200** emplois directs
- **40%** des emplois nationaux de la filière
- Principales productions : **bar, daurade et maigre**
- **2 500** tonnes produites par an
- Production principalement orientée vers le **grossissement**

Région Provence Alpes Côte d'Azur :

15 sites de production piscicole en activité (loups et daurades essentiellement)

150 emplois directs

1500 tonnes de lous et daurades produites par an

Secteurs géographiques : l'île du Frioul (Bouches du Rhône), la baie du Lazaret (Var), la pointe de l'Aiguille, Cannes, Cap d'Antibes et Cagnes-sur-Mer (Alpes Maritimes).

La région PACA est la première région française pour la pisciculture marine de pleine mer.

Région Languedoc Rousillon :

Aucun site piscicole en mer, mais plusieurs à terre et en étangs.

Secteurs géographiques : Pyrénées Orientales (Salses-le Château) et Hérault (Mèze et Balaruc-les Bains).

En Languedoc Roussillon on observe **une spécialisation des entreprises dans l'écloserie et le pré-grossissement** de différentes espèces afin de vendre cette production à des fermes de grossissement.

Région Corse :

8 fermes de grossissement (loups, daurades et maigres)
1 000 tonnes de lous, dorades et maigres produites par an
90 emplois directs

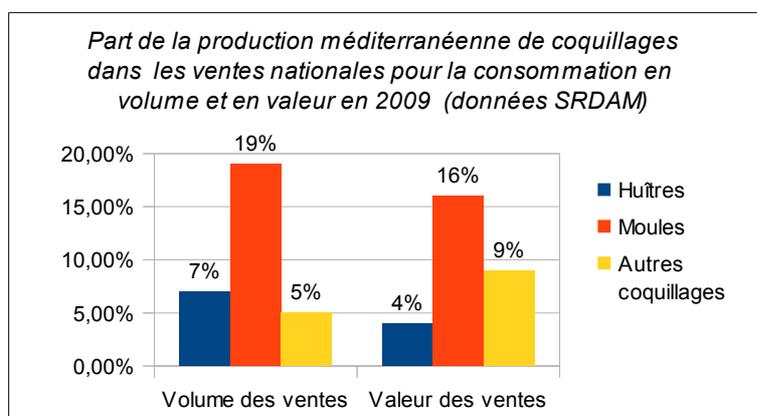
En baie d'Ajaccio (sites d'Aspretto et de La Parata) on retrouve **le plus gros site de production piscicole en mer ouverte** (le deuxième en France) qui regroupe 3 entreprises.

La conchyliculture en Méditerranée

Les **moules** élevées en Méditerranée sont essentiellement des *Mytilus Gallo Provincialis*. (également dites « moules de Méditerranée ») Cette espèce, plus grosse que la *Mytilus Edulis* (cultivée en atlantique), est élevée dans l'Etang de Thau et en mer ouverte, au large, sur des filières. La production annuelle de moules est d'environ 75 000 tonnes au niveau national et varierait **entre 8 000 et 10 000 tonnes** en Méditerranée (comité national et régional de la conchyliculture).

La technique d'élevage des **huîtres** en Méditerranée se fait grâce à l'élevage en suspension sur cordes. Ainsi, l'huître est immergée en permanence dans des eaux profondes ce qui lui permet de profiter de la richesse des fonds marins. La plus grande partie de la production d'huître se fait sur la lagune de Thau. Depuis le début de la période de surmortalité des huîtres (2008), la production nationale d'huîtres est d'environ 85 000 tonnes. Au niveau méditerranéen, elle s'élèverait à environ **7 000 tonnes** par an (comité national et régional de la conchyliculture).

En 2009, les entreprises conchylicoles du littoral méditerranéen ont représenté en moyenne 12% du volume et 8 % de la valeur nationale des ventes de coquillages pour la consommation (cf graphique ci-contre). Au niveau national la quantité produite d'huître est relativement équivalente à la quantité vendue. Pour les moules, la quantité vendue est supérieure à la quantité produite. En effet, certaines entreprises importent pour compléter leurs stocks, y compris en Méditerranée.



En 2009, **15% des entreprises et 12% des emplois conchylicoles français se trouvaient en Méditerranée**. Entre 2002 et 2009, le nombre d'emploi du secteur a chuté de 12 %. **Le département de l'Hérault concentre à lui seul 88 % des emplois de la filière conchylicole méditerranéenne**.

Nombre d'entreprises et d'emplois de la filière conchylicole méditerranéenne :

	Hérault	Bouches du Rhône	Aude	Autres départements
Entreprises	395	29	20	29
Emplois (ETP)	990	51	86	38

Région PACA

Une soixantaine d'emplois

3 000 à 4 000 tonnes de moules produites par an.

Secteurs géographiques : la baie de Carteau dans les Bouches du Rhône (moules) et la baie de Toulon (Lazaret et Balaguier) dans le Var (moules et affinage d'huîtres).

Région Corse

700 tonnes d'huîtres et de moules par an

Secteurs géographiques : étangs de Diana et d'Urbino (Haute-Corse)

Activité largement exportatrice pour la Corse (92 % de la production aquacole à l'export national et étranger)

Démarche qualité reconnue : forte valorisation du produit sur les marchés européens par rapport à la concurrence.

Région Languedoc-Roussillon

415 entreprises - 7 sites de productio

Plus de **1 000 emplois**

Secteurs géographiques : étang de Leucate, les salins de Gruissan, en mer au large de Gruissan et au large de Fleury d'Aude dans le département de l'Aude ; en mer au large de Marseillan et au large des Aresquiers et l'étang de Thau dans le département de l'Hérault.

Étang de Thau : zone conchylicole la plus importante de la Méditerranée française. Aujourd'hui, environ 11% des huîtres creuses produites en France en sont issues.

L'élaboration en cours des **schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine** devrait faciliter, dans les prochaines années, la création de nouvelles entreprises dans le secteur aquacole. Ils permettent en effet une identification en amont, sur une base concertée, des sites propices à ces activités.

Fiche n° 7 : Emploi maritime et besoins de formation

➤ *La formation maritime et les besoins de la filière mer.*

L'État assure le suivi des référentiels et la définition de nouvelles formations pour les emplois de marins. Il est aussi le garant de la délivrance des titres maritimes permettant aux marins d'exercer leur métier à l'international. Il met à la disposition des établissements les personnels enseignants et les structures nécessaires et verse annuellement des subventions de fonctionnement et d'équipement à ces établissements.

La Région finance les projets d'investissement des lycées professionnels maritimes, une part de l'entretien et de l'équipement des lycées (entre 0,15 et 0,3 millions d'euros), ainsi qu'une part de la formation continue (0,2-0,45 M €).

Les établissements secondaires

Il y a **12 lycées professionnels maritimes** (EPLE) en France (regroupant 1730 élèves), dont **2 sur la façade méditerranéenne** (le lycée professionnel maritime et aquacole Jacques Faggianelli à Bastia et le lycée de la mer Paul Bousquet à Sète). Ils assurent des **formations initiales et continues** en matière de pêche, de navigation de commerce, de formation aux machines, de cultures marines et de navigation de plaisance professionnelle. Globalement, les effectifs et les dotations aux LPM sont croissants. Pour l'année 2010-2011, le lycée maritime de Sète accueillait 240 élèves et celui de Bastia 136 élèves. De nombreux établissements privés, agréés par la DIRM Méditerranée au nom du ministère chargé de la mer dispensent aussi des formations maritimes, essentiellement continues (13 établissements dans les Bouches-du-Rhône, 5 dans le Var, 2 dans l'Hérault et 4 dans les Alpes maritimes).

L'enseignement supérieur

Il est essentiellement constitué de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) sur 4 sites (Le Havre, Saint-Malo, Nantes, Marseille) regroupant les anciennes Écoles Nationales de la Marine Marchande, depuis le 1er octobre 2010. C'est un établissement public à caractère scientifique, culturel et professionnel (EPSCP), sous tutelle du MEDDE, qui assure les formations initiales et continues des officiers au commerce (transport maritime des marchandises et des passagers) et délivre un titre d'ingénieur. Le nombre de places disponible au concours d'entrée est actuellement en diminution (60 à 70 places en moins). De nombreux autres établissements d'enseignement supérieur (écoles de commerce ou d'ingénieur) et des universités offrent des enseignements (options, spécialisation...), voire des diplômes (master, MBA, master spécialisé...) ayant trait au milieu marin, à l'aménagement ou au droit du littoral, à l'hydrographie, à la logistique maritime, à la construction navale.

La Validation des Acquis d'Expérience

Depuis 2004, elle permet de délivrer des titres de formation professionnelle maritime par équivalence. Elle est aujourd'hui une voie d'accès à la certification au même titre que les filières de formation initiale ou continue. Entre 2006 et 2010, 381 dossiers ont été examinés par les jurys nationaux de la VAE maritime.

Le socle réglementaire de ces formations initiales et continues est la convention internationale STCW (1978 et modifiée la dernière fois en 2010). Cette convention porte sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Elle vise à améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin, en établissant des normes internationales de qualification des gens de mer.

➤ **Emploi maritime : généralités**

Les métiers de la mer sont multiples. Sans en faire une liste exhaustive on peut citer les secteurs de la pêche en mer, de l'aquaculture, de la construction de navires et de structures flottantes, de navires de plaisance, d'ouvrages maritimes, de la réparation et la maintenance navale, de la manutention portuaire, du transport maritime, de la plaisance.

Les activités maritimes représentent **plus de 442 000 emplois directs** sur l'ensemble du territoire. Si l'on se concentre sur le cœur de l'activité à travers les secteurs de la pêche et des cultures marines, des ports de commerce, du transport maritime, de l'industrie nautique et des ports de plaisance, ce sont 105 300 salariés répartis dans 5 800 établissements qui sont concernés dont **83% de très petites entreprises** de moins de 10 salariés (42% des entreprises sont d'ailleurs des entreprises de 1 ou 2 salariés). C'est particulièrement vrai pour la pêche et les cultures marines où ce taux atteint 93% en raison d'une prédominance des bateaux de petite taille (88% sont des navires de moins de 12m).

C'est **une filière peu féminisée** (taux de 21% contre 42% pour l'ensemble de l'emploi en France) **et vieillissante**, la proportion de jeunes salariés étant inférieure à la moyenne nationale (14% contre 19%). La part de salariés de plus de 45 ans est de 34% (contre 31% au niveau national). La pêche et les cultures marines font toutefois exception. Elles connaissent une entrée dans le métier assez jeune. Il en est de même pour les ports de plaisance grâce aux emplois saisonniers. Certains métiers difficiles physiquement connaissent un vieillissement important comme les métiers portuaires (40% de salariés de plus de 45 ans), les confrontant peu à peu à la problématique des passerelles professionnelles et au renforcement des mesures pour prévenir la pénibilité au travail.

C'est **un secteur peu dynamique dans son recrutement** comme le montre la faible proportion de salariés disposant d'une ancienneté inférieure à 1 an (6% contre 11% au niveau national). Un salarié sur deux dispose d'une ancienneté de 10 ans et plus. Les métiers de la pêche et des cultures marines restent encore insuffisamment attractifs. Toutefois, 5 ans après leur sortie, 85 à 90% des anciens élèves des Lycées professionnels maritimes sont des actifs maritimes. **Les parcours sont généralement plus sécurisés que la moyenne.** Le CDI est la forme de contrat de travail la plus répandue (82% des effectifs, contre 71% au niveau national). Pour certains secteurs, comme la plaisance, ce taux diminue du fait du recours aux saisonniers. Le travail à temps plein est la norme (91% contre 83% en moyenne).

Le niveau de formation initiale et continue varie en fonction des secteurs. Dans l'ensemble de la filière, 52% des salariés ont un niveau équivalent au brevet des collèges ou inférieur. Cette proportion est plus élevée dans la pêche, les cultures marines et dans les ports de commerce. Ceci est compensé par l'ancienneté des salariés également très élevée, permettant une professionnalisation à travers la VAE. Les équipages français du transport maritime sont en revanche particulièrement formés et les emplois à terre sont qualifiés. **Le taux de recours à la formation professionnelle continue** varie entre 14 et 20%. Au-delà des formations obligatoires, la formation est perçue comme un véritable levier d'évolution professionnelle. C'est aussi un outil d'aide à la reconversion (dureté physique des métiers de la mer), à la compétitivité (spécialisation ou polyvalence), mais qui reste complexe, les personnels navigants ne peuvent être formés que durant leurs périodes à terre.

➤ **L'emploi maritime sur la façade méditerranéenne**

La région PACA concentre une part importante des établissements de la filière mer, que ce soit dans l'industrie nautique (28% contre 18% en Bretagne par exemple), les ports de commerce (un peu plus d'un sur 6), ou le transport maritime (plus de 2 établissements sur 10), de même que les ports de plaisance (41% des emplois nationaux).

La façade méditerranéenne dispose du plus grand nombre d'offres d'emploi dans les secteurs des ports de commerce (23% en PACA et 21% en Languedoc-Roussillon) et de transport maritime (36% en PACA et 16% en Corse).

Concernant **le transport maritime et l'activité des ports de commerce**, il est difficile de quantifier véritablement le nombre de salariés de la façade méditerranéenne. Le Grand port maritime de Marseille regroupe à lui seul 41 300 emplois directs, répartis entre les métiers portuaires et les services liés (35%), la logistique terrestre liée au port (25%) et l'industrie (40%). Ils représentent 8% de l'emploi salarié privé

du département. L'importance d'un nombre d'emplois de certaines compagnies maritimes, comme la CMA-CGM par exemple, est à souligner. En faisant le choix de maintenir son siège social à Marseille et d'y concentrer la gestion d'une grande partie de ses lignes commerciales, elle emploie désormais près de 2 400 personnes, ce qui en fait le premier employeur privé de Marseille.

Le secteur de la pêche en Méditerranée représente 5 % des emplois nationaux. Les marins-pêcheurs sont près de 2 500 (pour 10 700 sur toute la France). Il est à noter qu'un emploi de pêcheur induit environ trois emplois à terre (commerce et transformation).

Concernant **les cultures marines**, la façade demeure très dynamique. Sur 35 entreprises de pisciculture marine recensées en métropole, 20 se situent sur la façade méditerranéenne, soit 204 emplois équivalents temps plein (ETP), représentant 40% des emplois nationaux. La part des entreprises du littoral méditerranéen dans le chiffre d'affaires total de la pisciculture marine s'élève à 37%. La façade méditerranéenne accueille 15% des entreprises et 12% des emplois conchylicoles français en 2009. L'activité est concentrée en majorité dans le département de l'Hérault (88% des emplois), où l'ostréiculture se pratique principalement dans les étangs littoraux. La quasi-totalité du sel de mer français est issue des marais salants de Méditerranée (99%). Les 7 marais salants en activité produisent 850 000 à 1 million de tonnes de sel par an et emploient près de 540 personnes.

Dans le domaine de **la commercialisation et de la transformation des produits de la mer**, les entreprises de mareyage de la zone représentent 11% des effectifs d'entreprises et 9% du chiffre d'affaires de l'ensemble du secteur. Ces entreprises sont souvent de petite taille. Avec seulement 12% des entreprises et 6% du chiffre d'affaires, la Méditerranée française est peu active dans la transformation des produits de la mer.

La construction navale civile reste active en Méditerranée malgré la concurrence asiatique du fait de la différence de gamme. Marseille et Toulon maintienne un niveau important d'activité dans l'entretien et la réparation des navires civils et militaires (Saint-Mandrier), de même qu'à La Ciotat depuis la création en 1995 par le CG13, MPM, la région PACA, la CDC et la commune de la SEMIPED pour relancer l'emploi sur le site. Cette SEM emploie 600 personnes au sein de 30 entreprises et jouit d'une reconnaissance internationale pour la construction et la réparation de la haute plaisance. Ainsi, la façade regroupe près d'un quart des effectifs salariés de la totalité du secteur (5 021 personnes pour 20 916 en France).

La **Marine nationale** constitue un employeur maritime particulièrement significatif en Méditerranée, notamment en région PACA. En 2010, **près de 21 000 militaires** et civils étaient employés sur la façade maritime. Ceci représente près de la moitié des effectifs affectés sur le littoral métropolitain. Par ailleurs, la Méditerranée concentre les trois quarts des coûts d'équipement et de fonctionnement des moyens de la Marine affectés sur le littoral métropolitain.

Fiche n° 8:

Construction et déconstruction navale

Définition du secteur

Le secteur de la construction navale se subdivise en plusieurs segments distincts :

- construction et réparation de navires militaires,
- construction de navires civils: marine marchande, pêche, navires de servitude,
- réparation de navires civils
- démolition navale: petits navires en général.

La filière de construction est en interaction avec de nombreuses activités en amont (conception, fabrication d'équipements embarqués ou d'éléments de structure) et en aval (finances, commercialisation, maintenance, etc).

La filière de construction navale au niveau national

Face à la prépondérance des pays asiatiques sur la construction de navires civils de commerce, la France, ainsi que d'autres pays européens, maintiennent leur présence dans le secteur.

De nombreux chantiers navals de navires civils de grande taille ont été fermés, à l'exception de Saint-Nazaire (STX). Les effectifs des chantiers positionnés dans la construction de navires professionnels se sont globalement tassés et se situent désormais entre 17 000 et 18 000 salariés.

Les chantiers français conservent toutefois leur dynamisme sur des secteurs générant une forte valeur ajoutée et employant des ouvriers qualifiés, tels que les navires hautement spécialisés ou certaines unités de services offshore, bateaux de plaisance de luxe, etc. Ils sont les premiers mondiaux sur le marché des voiliers et des navires pneumatiques. La construction et la réparation de navires de plaisance est aujourd'hui prépondérante dans le secteur en France.

Le secteur français est largement ouvert à l'exportation vers l'Europe et vers le monde, que ce soit pour les navires civils ou militaires. Cette forte sensibilité à la demande mondiale, corrélée à la crise économique, a des conséquences néfastes sur la filière. Les exportations de navires de plaisance ont également reculé avec la diminution des achats d'équipements de loisir par les ménages. Les ventes vers l'Italie, premier débouché de l'industrie nautique française, se sont notamment effondrées (-60,6 %).

Le secteur de la construction de navires de plaisance est caractérisé en France par une grande concentration. Les 4 à 5 plus grands chantiers navals de plaisance représentent à eux seuls 60 % des effectifs et 80 % du chiffre d'affaires. À leurs cotés, une dizaine de chantiers navals emploient plus de 100 salariés, une soixantaine de chantiers emploient plus de 20 salariés et près de 500 à 600 chantiers sont des micro-entreprises.

Le démantèlement et le recyclage des grands navires de commerce sont essentiellement effectués à l'étranger, alors que celui des navires de pêche et de plaisance est pratiqué en France, principalement sur la côte Atlantique (Bassens, la Rochelle, etc).

La filière de construction navale en Méditerranée

- **la région PACA.** La filière de la construction et de la réparation navale retrouve depuis les années 2000 une place significative dans l'économie régionale après une période de crise. La réparation navale industrielle se restructure depuis plusieurs années avec le Chantier Naval de Marseille (14 navires en 2011) et devrait se développer afin d'accueillir des unités supérieures à 330 mètres. La réparation navale (« refit ») pour la grande plaisance est en plein essor : 60 % de la flotte mondiale de yachts de plus de 24 m fréquentent les côtes de la région. Des infrastructures adaptées sont présentes sur le site de la Ciotat (ascenseur à bateaux de 2 000 tonnes) et les entreprises représentant des savoir-faire traditionnels au sein de PME (mécanique, menuiserie, peinture, métallurgie) interviennent sur les navires à flots. Au total, 600 entreprises emploient près de 3 500 emplois.

- **La région Languedoc-Roussillon.** L'activité de construction-réparation y est fortement liée au tourisme. La fabrication s'oriente principalement sur la navigation de plaisance avec une quinzaine d'entreprises et près de 500 salariés. Le plus grand chantier, Catana, dans les Pyrénées-Orientales, produit des catamarans à voile et à moteur de moyenne gamme et alimente une quinzaine de sous-traitants locaux. La fabrication de bateaux de pêche se raréfie, en raison des contraintes posées par la politique commune des pêches.

Caractéristiques des principaux chantiers navals de la Méditerranée.

Chantiers	Effectif (personnes)	Chiffre d'affaires annuel (€)
Nouvelle vague	3	430000
Littoral	10	1,6 millions
Martinez	28	2,8 millions
Allemand	10	1 million
H2X	46 (100 avec intérimaires)	11 millions
Transmétal industrie	22	3,5 millions
Méta	8	850000
Gatto	8	2,2 millions

Source : Le Marin, *Chantiers navals*, mai 2013.

DÉCONSTRUCTION NAVALE

Généralités

Le marché du démantèlement des navires est soumis au stock de navires à déconstruire. Celui-ci comprend les navires de plaisance, les navires civils, et les navires militaires. L'absence d'une filière de démantèlement sur la façade méditerranéenne constitue un problème non résolu à ce jour.

La rentabilité d'une filière de démantèlement nécessite l'atteinte d'un nombre minimum de navires à traiter par an. La surface d'emprise au sol des chantiers doit également être suffisante afin de pouvoir réaliser conjointement démantèlement et dépollution de certains matériaux (amiante, peintures, etc).

En Méditerranée, les besoins sont ponctuels :

- 14 chalutiers ont été détruits dans le cadre d'un plan de sortie de flotte, 4 sont programmés en 2013.
- À l'échelle du littoral français, 60 des 217 coques militaires en service devront être désarmées d'ici fin 2013 (ex : ex-Saône dans le port de Toulon), dans le cadre d'appels d'offres européens.
- près de 400 000 embarcations de plaisance sont immatriculées sur le littoral méditerranéen et un nombre non négligeable sont hors d'usage, mais sans incitation particulière à déconstruire.

État des lieux et projets

À ce jour, une seule entreprise est autorisée sur le littoral, au titre des installations classées. La fédération des industries nautiques mène une réflexion sur la question des navires en fin de vie et a créé en février 2009 l'Association pour la Plaisance Eco-Responsable (APER). Cette dernière organise le recyclage des navires de plaisance hors d'usage. Sur les 48 sites de construction agréés par l'APER en France, on en compte 6 sur le littoral méditerranéen.

Deux projets existent en Languedoc-Roussillon (Agde et Grau du Roi) afin de mettre en place de nouveaux sites. En PACA, un projet a été développé pour la déconstruction de trois navires de la Marine nationale (les ex-Dives, Argens, Saône) en recourant à des docks flottants. Des outils sont actuellement en développement : diagnostic de bateau, diagnostic de déconstruction, outil de gestion des ports intégrant la prise en compte de l'état des navires.

Fiche n° 9 :

Recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources

Pour répondre aux besoins croissants de connaissance sur le milieu marin en vue de l'explorer de façon durable, la France se dote de nombreux programmes de recherche et d'acquisition de connaissances sur le domaine maritime.

Plusieurs thématiques des assises de la mer et du littoral sont concernées par ces programmes de recherche menés par différents organismes de la façade méditerranéenne (IFREMER, Universités, BRGM, Stations marines, Observatoires, CNRS, Pôle Mer PACA, ...).

➤ *Compétitivité portuaire, complémentarité des infrastructures et transport maritime*

Les activités portuaires se doivent de concilier développement économique et faible impact sur l'environnement. Les axes de recherches portent sur les modalités permettant de limiter l'impact des aménagements portuaires :

- **La conception d'ouvrages portuaires multifonctionnels**
- **Le traitement et la valorisation des boues de dragage**
- **Le génie écologique**
- **La réduction des rejets des navires**
- **La déconstruction des navires et le recyclage des déchets**

Ainsi, différents projets ont pu émerger en Méditerranée, comme les projets GIREL et NEPPEX. Le projet **GIREL** (Gestion des Infrastructures pour la Réhabilitation Écologique du Littoral), porté par le Grand Port Maritime de Marseille étudie le rôle des infrastructures portuaires dans le soutien à la biodiversité. Le projet **NAPPEX** (Nurserie Artificielle Pour les Ports Exemplaires) a pour objectif de transformer les zones portuaires en refuges pour les larves de poissons.

➤ *Protection et valorisation de l'environnement marin*

Les programmes de recherches sur la connaissance des milieux marins et des écosystèmes sont alimentés par des réseaux de suivi et de surveillance de cet environnement.

Les **programmes de recherche** portent essentiellement sur **les zones fonctionnelles, l'hydrodynamisme, les contaminants, les effets du changements climatiques, la dynamique des populations**, etc.

En Méditerranée, le projet **SUBLIMO** (projet européen Life+ Biodiversité) répond à l'objectif de la commission européenne d'enrayer la diminution de la biodiversité. Le projet, commencé en avril 2012 pour une durée de 40 mois, s'intéresse à la biodiversité des post-larves de poissons en méditerranée. Il doit, à terme, contribuer à l'atteinte du bon état écologique des eaux marines.

Des travaux sur l'efficacité des aires marines protégées et sur leur connectivité sont également en cours.

Parallèlement à ces recherches, de nombreux **réseaux de suivi et surveillance** des écosystèmes ont été développés en Méditerranée, grâce à diverses méthodes d'observation (navires, systèmes sous marins, stations de fond, bouées ancrées, flotteurs ou flotteurs-profileurs, télédétection spatiale...). Des cartographies d'espèces et d'habitats marins ont ainsi pu être réalisées.

Des cartographies des herbiers de posidonie ont ainsi pu être développées. Le projet **RECOR** sert, quant à lui, à suivre les assemblages coralligènes (démographie des gorgones et suivi de la diversité des espèces) sur plus de 100 sites de Méditerranée française.

Le projet **STARECAPMED** vise à établir un site de référence pour suivre l'évolution des écosystèmes marins de Méditerranée soumis aux pressions anthropiques et aux effets du changement climatique. Le projet **Expédition MED** (2010-2013) permet la récolte de données et prévoit la mise en place un réseau constitué de centres de recherche et d'associations environnementales mobilisées pour la protection de la biodiversité marine en Méditerranée.

➤ **Risques littoraux et gestion du trait de côte**

La maîtrise des risques littoraux passe par une politique de **recherche** pour **identifier et évaluer les risques** liés aux phénomènes de submersion marine et d'érosion. Des programmes de **surveillance** sont également menés pour **qualifier ces risques** et éclairer l'ensemble les politiques publiques de réduction des risques.

➤ **Pêche maritime**

Dans un contexte de surexploitation de nombreux stocks halieutiques, les recherches portent principalement sur **la dynamique des populations exploitées**. Ainsi de nombreux programmes se dirigent sur les stocks de langoustines, oursins, langoustes roses, espadons, etc. A titre d'exemple, une thèse « déclin des populations de langouste rouge et la baisse des ressources halieutiques en Corse, causes et perspectives » a été soutenue en 2012 à l'université de Corse.

De plus, le projet **OBSMER**, lancé au niveau national en 2003, permet à des scientifiques de suivre des bateaux de pêche dans leur activité pour évaluer l'ensemble des captures et l'impact de la pêche sur la ressource. Ce projet a permis, notamment en Méditerranée, d'obtenir des données plus nombreuses et plus représentatives permettant d'améliorer les diagnostics sur l'état de la ressource.

L'IFREMER mène également des recherches sur les **habitats marins des principales espèces halieutiques exploitées** (sardine, anchois, thon, merlu...) et leur variation dans le temps et l'espace sous l'effet du changement climatique et de la pêche. Dans le cadre de la réforme de la politique commune des pêches, et de l'interdiction des rejets, des programmes de recherches sont mis en place afin de **valoriser au mieux les ressources de la mer**, sans pour autant encourager les prises accessoires.

➤ **Aquaculture**

Les entreprises françaises possèdent une **avance technologique dans le domaine de l'écloserie** avec la maîtrise du circuit fermé qui leur permet de contrôler les conditions de production. Elles ont également une bonne maîtrise en matière de sélection génétique.

Les enjeux de recherche sont principalement orientés par la **recherche de la durabilité des activités aquacoles**. Concernant la conchyliculture, de nombreuses études portent sur les **fluctuations environnementales**. Des travaux sur la **sélection génétique**, la **nutrition des espèces** et les **procédés d'élevage** sont également menés afin de réduire l'empreinte écologique des exploitations aquacoles et notamment piscicoles.

Au vu des perspectives qu'offrent leurs cultures, les **microalgues** sont aujourd'hui un sujet de recherche important. Les travaux s'orientent surtout sur l'identification des espèces possédant le meilleur potentiel de valorisation pour l'élevage en circuit fermé, sur la maîtrise des cycles de croissance en champ ouvert et sur l'optimisation des procédés de récolte.

➤ **Valorisation de la mer et ses ressources**

Outres ces axes de recherche, des études portent sur plusieurs secteurs économiques permettant de valoriser la mer et ses ressources.

Concernant **les énergies marines renouvelables**, des travaux sont en cours en Méditerranée sur la technologie des

éoliennes offshore flottantes et une base d'essai est en installation au large de Fos sur mer.

Pour **l'exploitation des ressources pétrolières et gazières**, la découverte des gisements de gaz en offshore dans l'est de la Méditerranée posent la question de l'évaluation des ressources potentielles de la ZEE française de Méditerranée.

La façade méditerranéenne concentre de nombreuses entreprises pilotes en matière d'**activités sous-marines**. (service à l'industrie, équipements innovants pour l'exploitation des ressources sous marines, énergies marines renouvelables...) mais aussi sur d'autres activités subaquatiques comme le tourisme, l'archéologie, ou le génie écologique. Plus de 100 entreprises et organismes de recherche et de formation exercent une activité innovante dans le domaine sous-marin. Le secteur rassemble plus de 1 000 chercheurs et plus de 4 000 emplois directs.

Les **biotechnologies bleues** constituent également un axe de recherche important, étant donné leur potentiel économique important. En effet, l'extraction de molécules issues de biodiversité marine peut conduire, à moyen ou long terme, à l'émergence de marchés dans des secteurs industriels tels que la cosmétologie, la nutrition ou encore la pharmacologie.

Fiche n° 10 :

Protection sociale des gens de mer et sécurité maritime

Protection sociale des gens de mer

La protection sociale des gens de mer a des objectifs matériels (permettre aux individus de faire face aux conséquences des risques sociaux) et des objectifs sociaux (réduction des inégalités devant les risques, assurance d'un minimum de revenus). Elle est principalement assurée par **l'Établissement National des invalides de la Marine (ENIM)** qui a pour mission la gestion du régime spécial de sécurité sociale des marins grâce à de nombreuses actions (taxation et recouvrement des cotisations sociales, mission d'action sanitaire et sociale, prévention des risques professionnels, service de contrôle médical). Il offre une protection contre les risques :

- accident du travail, maladie, maternité, invalidité, décès par la caisse générale de prévoyance (CGP).
- vieillesse par la caisse de retraite des marins (CRM).

En 2011, 30 017 marins actifs étaient affiliés à l'ENIM dont 13 311 au commerce et à la plaisance et 16 706 à la pêche et à la conchyliculture. En moyenne, le marin actif assuré à l'ENIM est âgé de 40 ans. Le marin pensionné est âgé en moyenne de 71 ans et dispose d'une pension basée sur 19 annuités d'activités.

Près d'un tiers des marins actifs sont domiciliés en Bretagne (9 201) La région Provence-Alpes-Côte d'Azur se situe en 2^e position avec 3 276 marins actifs.

En décembre 2011 a été créé le Conseil supérieur des gens de mer. Il constitue une instance consultative unique sur l'ensemble des questions concernant la gestion professionnelle des marins. Des commissions portuaires de bien-être ont également été créées dans certains ports (en Méditerranée : Marseille, Sète et Port la Nouvelle) dans l'objectif d'améliorer l'accueil des marins en escale.

Sécurité maritime

La biodiversité et la fragilité de la Méditerranée, d'une part, l'intensité du trafic qu'elle supporte d'autre part, donnent aux missions relatives à la sécurité maritime une importance exceptionnelle. La sécurité maritime comprend trois dimensions essentielles, recouvrant les responsabilités reconnues aux États par la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer : celles de l'État du pavillon, celles de l'État du port et celles de l'État côtier.

Les responsabilités traditionnelles de **l'État du pavillon** s'exercent sur les navires français, au travers de la délivrance de titres de sécurité aux navires ou de formation aux marins, certifiant que le navire est conforme aux normes de sécurité applicables et que son équipage est suffisant en nombre et qualité. Le développement durable des activités maritimes repose sur le contrôle du respect de la conformité aux normes techniques de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de la protection de l'environnement et de l'adéquation du niveau de formation professionnel des équipages.

L'Etat du port permet aux autorités françaises de s'assurer de la conformité aux normes internationales des navires étrangers faisant escale dans ses ports. Le 1er janvier 2011 est entré en vigueur le nouveau régime d'inspection des navires. Désormais, les navires sont classés par niveau de risque en fonction de leur type, de leur histoire et de leur gestion de la sécurité. 100% des navires touchant un port européen doivent être inspectés selon une périodicité variable en fonction du niveau de risque.

La responsabilité d'**État côtier** est principalement orientée vers la prévention des accidents et l'assistance à la vie humaine en mer en cas d'incidents. Elle se matérialise par un dispositif coordonné de surveillance de la navigation, la coordination des moyens de secours et de sauvetage en mer, et la mise en place et l'entretien du balisage des côtes françaises.

Le contrôle de la sécurité maritime est assuré, au sein de la DIRM Méditerranée, par trois services : le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), les Centres de sécurité des navires (CSN) et les services des phares et balises. Ces services sont en liaison étroite avec les capitaineries des ports et les sémaphores de la Marine nationale, qui participent activement à la mission de sécurité maritime avec l'ensemble des acteurs (pilotes maritimes notamment).

Les CROSS assurent une veille opérationnelle 24 heures sur 24 et sont chargés, dans leur zone de responsabilité, de coordonner des tâches de service public (recherche, sauvetage, surveillance de la navigation maritime, des pêches et des pollutions marines).

Le CROSS Méditerranée dispose d'un centre principal à La Garde (Var) et d'un centre secondaire à Aspretto (Corse-du-Sud). Il a coordonné, sous l'autorité du préfet maritime de la Méditerranée, 2916 opérations de recherche et de sauvetage en mer en 2012, impliquant 8342 personnes (dont 5152 secourues ou assistées).

La saison estivale concentre, comme chaque année, près des 2/3 du volume annuel des opérations : les mois de juillet et août sont les plus denses avec 44 % des opérations. Cette tendance est encore plus prononcée pour le centre secondaire en Corse (76 % des opérations au cours de la saison estivale et 57 % pour les seuls mois de juillet et août).

Avec un total de 784 opérations en 2012, le Var est le premier département de Méditerranée en nombre d'opérations, du fait notamment de la diversité des activités de plaisance et de loisirs nautiques pratiquées dans le département. Les trois départements littoraux de Provence-Alpes-Côte d'Azur (Bouches du Rhône, Var et Alpes-Maritimes) totalisent trois fois d'opérations que ceux du Languedoc-Roussillon ou de Corse.

Le CROSSMED a également une mission de renseignement de sécurité maritime qui s'articule autour d'avertissements de navigation, d'avertissements concernant la météorologie, de prévisions météorologiques.

Les deux centres de sécurité des navires (CSN) implantés en Méditerranée assurent une mission de contrôle de la conformité des navires battant pavillon français aux normes, nationales et internationales, de sauvegarde de la vie humaine en mer et de prévention de la pollution. Ils ont effectué dans ce cadre plus de 3500 visites de sécurité en 2011.

Ces deux centres jouent également un rôle majeur dans le contrôle obligatoire des navires de commerce battant pavillon étranger qui font escale dans les ports de la façade. Les inspections effectuées permettent de vérifier la qualité des navires à risques, des armements, des pavillons et des sociétés de classification.

Le centre PACA – Corse, dont le siège est installé à Marseille, dispose d'antennes principales à Martigues, Toulon, et Ajaccio. Il a effectué 322 inspections obligatoires en 2012. La très grande majorité de celles-ci (289) se sont déroulées dans les installations du Grand Port Maritime de Marseille qui accueillent des navires de tous les types. Les visites effectuées dans les ports du Var, des Alpes Maritimes et de Corse concernent essentiellement des navires à passagers.

Le centre du Languedoc – Roussillon, dont le siège est à Sète, dispose d'une antenne à Port La Nouvelle. Les inspecteurs qui y sont affectés ont effectué 62 visites en 2012 dont 46 dans le port de Sète qui accueille un trafic régulier de passagers et un important trafic des navires vraciers.

Les services des phares et balises Ouest Méditerranée, Est Méditerranée, de la Corse du Sud et de la Haute Corse jouent un rôle majeur pour la sécurité de la navigation le long du littoral méditerranéen. Ils gèrent également un patrimoine remarquable à préserver et valoriser. Leurs interventions permettent de maintenir en conditions opérationnelles 950 phares, bouées et signaux lumineux. Des opérations de rénovation lourdes ont été conduites sur les sites de St Jean Cap Ferrat, Agay, l'Île du Levant.

Mis à disposition des services de la DIRM par l'Armement des Phares et Balises, deux baliseurs et cinq vedettes sont des vecteurs importants susceptibles d'intervenir à tous les instants sur l'ensemble de la façade.

Les services des phares et balises assurent la gestion des centres de stockage de matériel Polmar Terre. Situés à Port de Bouc, Sète et Ajaccio, ils disposent de matériels spécialisés pour le confinement, la récupération et le stockage des hydrocarbures ainsi que pour le nettoyage du littoral. Mis à la disposition du Préfet de la Zone de défense et de Sécurité Sud, ils peuvent être déployés dans le cadre des plans ORSEC-POLMAR.

Annexe 2

Etat des contributions écrites reçues dans le cadre des Assises de la mer et du littoral

- syndicat CGT (courrier) : 29/03/13
- Armateurs de France (courrier) : 22/04/13
- Conseil général de l'Hérault (courrier) : 23/04/13
- Schneider electric (courrier) : 26/04/13
- IFREMER (mail) : 29/04/13
- Conseil régional Languedoc-Roussillon (courrier) : 02/05/13
- Fédération des Industries Nautiques (mail): 03/05/13
- Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins (mail) : 03/05/13
- Groupe Ressources Littoral (mail) : 7/05/13
- Association des Plaisanciers de Ports de Marseillan (mail) : 13/05/13
- Conseil général des Pyrénées Orientales (mail) : 14/05/13
- Centre de sécurité des navires PACA / Corse (mail adjoint chef CSN) : 15/05/13
- Fédération Française d'Études et de Sports Sous Marins (mail) : 15/05/13
- Chambre régionale de commerce et d'industrie PACA (mail) : 16/05/13
- Syndicat Français d'Aquaculture Marine et Nouvelle (SFAM) (mail) 17/05/13
- Fédération Française d'Aquaculture (FFA) (mail) 17/05/13
- Comité Inter Professionnel de l'Aquaculture (CIPA) (mail) 17/05/13 :
- syndicat CGT PACA (mail) 17/05/13
- WWF (mail) : 20/05/13
- Pôle mer PACA (mail) : 20/05/13
- DML 66-11 (mail) : 20/05/13
- France nature environnement (mail) : 23/05/13
- Chambre régionale de commerce et d'industrie Languedoc Roussillon (mail) : 27/05/13
- Surfrider Foundation Europe (mail) : 28/05/13
- Grand port maritime de Marseille (mail) : 31/05/13
- EDF-énergies nouvelles - Pôle mer PACA (mail) : 31/05/13

-Fédération française des ports de plaisance (mail) : 03/06/13

-Fédération nationale des plages restaurants (mail) : 05/06/13

-Fédération des industries nautiques en Corse (mail) : 06/06/13

Annexe 3

Etat des documents de référence pris en compte à ce stade dans la synthèse

- plan d'action pour le milieu marin de la sous-région marine « Méditerranée Occidentale »
- diagnostic stratégique territorial pour la préparation de la programmation des fonds européens de Provence-Alpes-Côte d'Azur
- diagnostic stratégique territorial pour la préparation de la programmation des fonds européens du Languedoc-Roussillon
- diagnostic stratégique territorial pour la préparation de la programmation des fonds européens de Corse
- stratégie régionale pour la mer et le littoral du conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur
- analyse stratégique régionale pour les aires marines protégées en Corse
- rapport du Conseil exécutif sur le plan d'aménagement et de développement durable de la Corse
- étude « tourisme flottant », MEDCIE Grand Sud Est
- baromètre emploi-formation filière mer – AGEFOS PME
- Programme Mer, état des lieux et enjeux de la recherche et de l'innovation en sciences marines, CGDD