

Synthèse de la consultation du public par voie
électronique menée sur la mise à jour de la stratégie de
façade maritime Méditerranée du 5 mai au 5 août 2025

[https://jeparticipe.expertises-
territoires.fr/processes/PPVESFM2025](https://jeparticipe.expertises-territoires.fr/processes/PPVESFM2025)

Octobre 2025

I. Contexte

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

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

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

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

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

Les documents stratégiques de façade sont composés de deux volets adoptés dans des temporalités différentes et mis à jour tous les 6 ans : le volet stratégique, dit « stratégie de façade maritime » (SFM) et le volet opérationnel. Après un premier cycle d'élaboration des DSF mené



entre 2019 et 2022, leur volet stratégique fait l'objet depuis 2022 d'une mise à jour : tel était l'objet de la participation du public par voie électronique (PPVE) dont le présent document fait la synthèse.

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

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

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

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

En application de la directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, tous les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et fixant le cadre de décisions ultérieures d'aménagements et d'ouvrages doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale. Les DSF sont soumis à évaluation environnementale, conformément à l'article R. 122-10 du code de l'environnement. La démarche de l'évaluation environnementale d'un plan (définie au L. 122-4 du code de l'environnement) poursuit un triple objectif :

- aider à l'élaboration du plan en prenant en compte l'ensemble des champs de l'environnement et en identifiant ses effets sur l'environnement ;
- contribuer à la bonne information du public et faciliter sa participation au processus décisionnel de l'élaboration du programme. Il s'agit d'assurer la transparence sur les difficultés rencontrées, notamment les déficits de connaissances, afin d'exposer les limites du plan, non pour le fragiliser, mais pour permettre une meilleure information du public sur les choix engagés et son évolution à l'occasion de sa révision ;
- éclairer l'autorité administrative qui arrête le plan sur la décision à prendre.

Dans le cadre de cette évaluation, un rapport environnemental a été élaboré et joint au projet de stratégie de façade maritime.

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

Le DSF est élaboré selon un processus itératif et progressif.

- **Depuis 2022** : La mise à jour de la stratégie de façade maritime adoptée en 2019 a été amorcée dès 2022 en lien avec le calendrier de programmation énergétique.
- **De novembre 2023 à avril 2024** : Pour la première fois, la mise à jour des DSF a fait l'objet d'un **débat public « La mer en débat »**, piloté par la Commission nationale du débat public (CNDP), mutualisé par façade avec la planification de l'éolien en mer, en application du nouveau cadre permis par la loi APER.
- **De mai 2024 à octobre 2024** : Le débat public a donné lieu à un bilan et un compte-rendu publiés par la CNDP le 26 juin 2024. Suite à une phase de concertation complémentaire avec les acteurs du milieu maritime, l'État a tiré les enseignements du débat public le 17 octobre dernier dans une décision ministérielle accompagnée d'un rapport des maîtres d'ouvrage, pour répondre au compte-rendu de la CNDP.
- **Décembre 2024** :
 - Le 11 décembre, la CNDP a émis des avis relatifs à la mise à jour des documents stratégiques de façade maritime et à l'éolien en mer pour les 4 façades, constatant que « les précisions apportées par les maîtres d'ouvrage aux demandes de réponses et aux observations et propositions du public sont suffisamment complètes pour engager la concertation continue ».
 - L'Autorité environnementale a été saisie fin décembre sur la base du projet de stratégie de façade maritime et du rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement stabilisé à l'issue notamment du débat public et des concertations qui ont suivi. Elle a rendu son avis **le 13 mars 2025**.
- **De décembre 2024 à avril 2025** :
 - Afin d'assurer la bonne information et la participation du public entre le débat public « La mer en débat » et la présente participation du public par voie électronique, une phase intermédiaire de concertation continue a été mise en place. Des réunions de travail et des webinaires au niveau national et en façade ont été organisés.
 - Le 28 avril, les garants de la CNDP pour cette concertation ont rendu leur bilan.
- **De mai à août 2025** :
 - La participation du public par voie électronique s'est déroulée **du 5 mai au 5 août 2025**, et avait pour objectif de recueillir les avis du public sur les projets de stratégies de façade maritime.
 - En parallèle **entre mai et août 2025**, différentes instances ont été consultées au titre du code de l'environnement (R.219-1-10) ainsi que les pays voisins, notamment au titre de la convention d'Espoo et des directives susmentionnées.
- **D'août à octobre 2025** : Le rapport environnemental, l'avis de l'Autorité environnementale, ainsi que les contributions du public, des pays limitrophes et des instances, ont été traités afin de finaliser la stratégie de façade maritime, en vue de son adoption. Ils éclairent également l'élaboration de la partie opérationnelle.
- L'adoption de la SFM est prévue pour le mois de novembre 2025.

Concernant l'éolien en mer, l'objectif est de pouvoir lancer une première procédure de mise en concurrence (appel d'offres n°10) au sein des zones prioritaires identifiées dans la décision

interministérielle du 17 octobre 2024, avec un objectif d'attribution des projets fin 2026. Ce calendrier suppose de publier un cahier des charges final de l'AO10 début 2026.

3. La PPVE : cadre réglementaire et organisation

Conformément aux articles L. 122-4 et R. 121-1-1 du code de l'environnement, les documents stratégiques de façade sont soumis à **évaluation environnementale**. En conséquence, après une première phase de consultation du public « amont » – dont les modalités sont actées par la Commission nationale du débat public (un débat public pour la présente mise à jour) conformément aux articles L. 121-8 et suivants du code de l'environnement –, la mise à jour de ces documents fait l'objet d'une participation du public « **aval** ». Celle-ci prend la forme d'une **participation du public par voie électronique** sur la base du projet de plan/programme établi. L'article L. 219-11 du code de l'environnement prévoit une durée de 3 mois pour la mise à disposition du public du volet environnemental du DSF, dit « plan d'action pour le milieu marin », outil de mise en œuvre de la directive-cadre stratégie pour le milieu marin.

Conformément à ce cadre réglementaire, la PPVE relative à la mise à jour des stratégies de façade maritime intégrant la planification de l'éolien en mer a été organisée **du 5 mai au 5 août 2025**.

Cette PPVE a fait l'objet d'un **avis de lancement** publié par voie de presse au niveau national (via le quotidien Le Monde) et au niveau local (via *Midi Libre*, *La Dépêche du Midi*, *L'Indépendant*, *La Marseillaise*, *Nice-Matin*, *Var-Matin*, *Corse-Matin*), sur le site internet de la DIRM Méditerranée et par voie d'affiche dans les locaux de la DIRM Méditerranée (16, rue Antoine Zattara, 13003 Marseille) et de la DREAL Occitanie (520, allée Henri II de Montmorency, 34064 Montpellier) 15 jours avant son ouverture, conformément à l'article R. 123-46-1 du code de l'environnement.

La plateforme de participation en ligne a été hébergée sur le site « expertise territoire » administrée par le CEREMA : <https://jeparticipe.expertises-territoires.fr/processes/PPVESFM2025>. Elle intégrait une page générale de contexte et une page dédiée aux SFM de chaque façade. Elle comprenait par ailleurs un onglet dédié aux consultations transfrontalières. L'ensemble des documents requis ont été mis à disposition :

- Le projet de stratégie de façade maritime ;
- Le rapport sur les incidences sur l'environnement et son résumé non technique, au titre de l'évaluation environnementale ;
- L'avis de l'Autorité environnementale ;
- Le bilan et le compte-rendu du débat public « La mer en débat » ;
- La décision interministérielle précisant les conditions de poursuite de la mise à jour des SFM ;
- Le bilan de la concertation continue.

Ce dossier a été complété par un document produit par les services en façade précisant les principales conclusions de l'avis de l'Autorité environnementale et la façon dont elles pourraient être prises en compte.

Par ailleurs, suite aux annonces du président de la République lors de la troisième Conférence des Nations unies sur l'Océan (UNOC) concernant le lancement d'une stratégie dédiée à la protection des fonds marins en France hexagonale, un document a été déposé sur la

plateforme pour préciser l'articulation de ces annonces avec la trajectoire de développement de la protection forte portée par les stratégies de façade maritime.



Les contributeurs pouvaient déposer un commentaire de façon libre via un encart « donner votre avis », mais étaient invités à répondre notamment aux questions suivantes :

- *Sur l'état des lieux : Identifiez-vous des éléments à amender ou compléter sur les spécificités de la façade Méditerranée (activités, environnement, patrimoine) ?*
- *Sur la vision : Que pensez-vous de la vision de la façade à horizon 2050 ? Identifiez-vous des éléments qui nécessiteraient d'être complétés ?*
- *Sur les objectifs : Quels sont les objectifs qui, selon vous, méritent d'être précisés ou complétés, ou ceux que vous estimez comme manquants dans la stratégie de façade maritime ?*
- *Sur la carte des vocations : Partagez-vous les priorités et orientations données à chaque zone ? Et sinon, quelles modifications proposez-vous ?*

La PPVE s'est clôturée le 5 août 2025. Conformément à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, cette participation doit faire l'objet d'une « *synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique* », publiée au plus tard à la date de publication de la décision. C'est l'objet du présent document, qui dresse la **synthèse** de cette phase de consultation sur la façade Méditerranée.

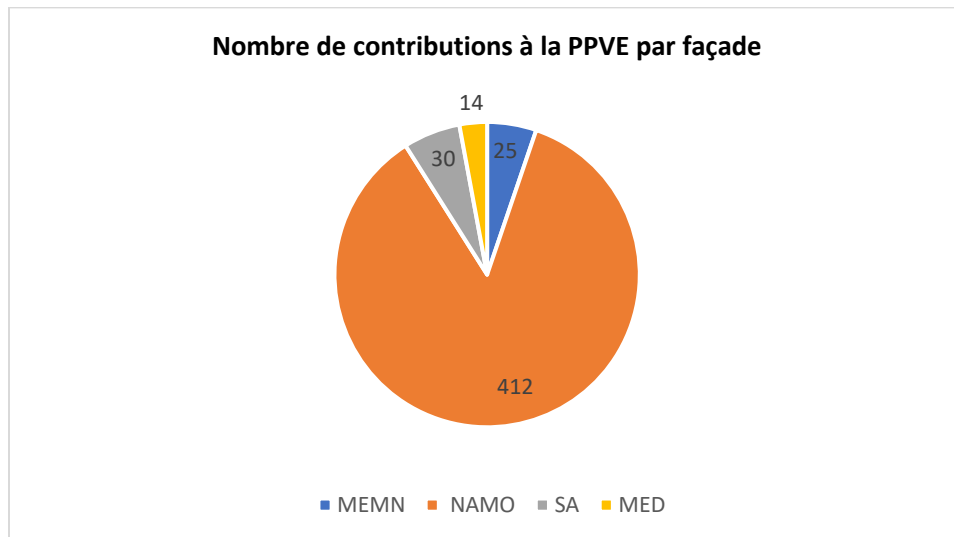
II. Bilan national quantitatif de la consultation du public par voie électronique

La plateforme a reçu 481 contributions écrites.

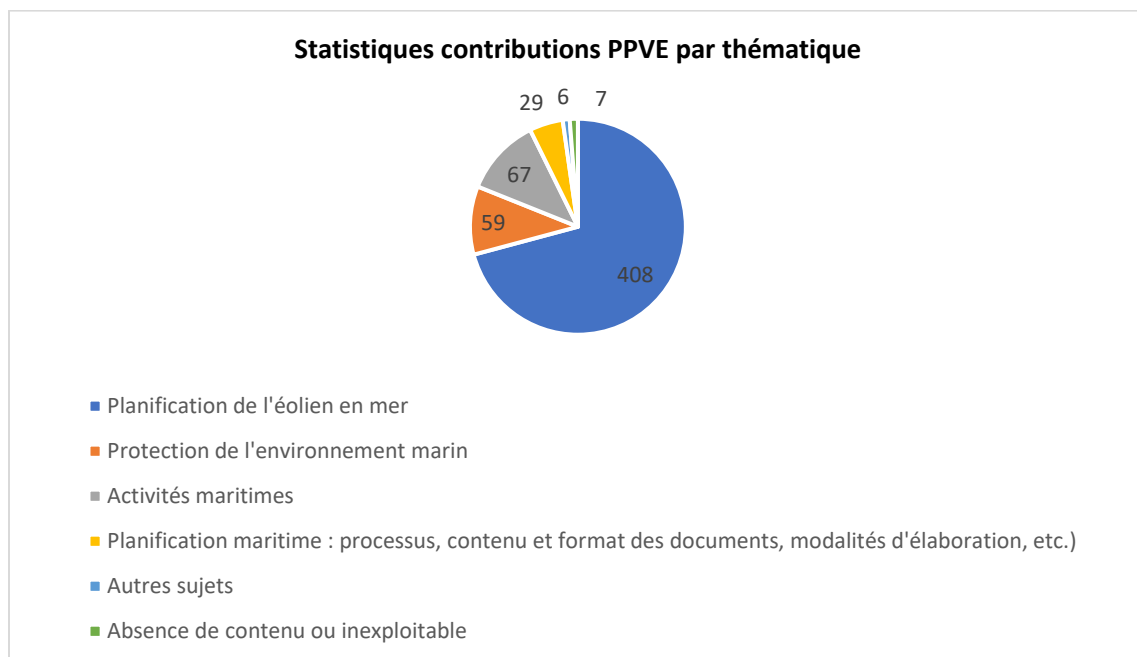
Ces contributions sont réparties de la façon suivante à l'échelle des façades :

- 25 pour la façade Manche Est-mer du Nord ;

- 412 pour la façade Nord Atlantique-Manche Ouest ;
- 30 pour la façade Sud Atlantique ;
- 14 pour la façade Méditerranée.



- Concernant les thématiques abordées dans les contributions : 408 portent notamment sur la planification de l'éolien en mer ;
- 59 portent notamment sur la protection de l'environnement marin ;
- 67 portent notamment sur les activités maritimes, hors éolien en mer ;
- 29 portent notamment sur le processus de planification maritime (processus de mise à jour des stratégies de façade maritime, contenu et format des livrables, modalités d'élaboration associées) ;
- 6 portent sur d'autres sujets hors planification maritime ;
- 7 n'ont pas de contenu ou sont inexploitable.



La majorité des contributions porte sur une façade en particulier. 4 acteurs ont toutefois déposé des contributions à l'échelle nationale, portant sur les 4 façades maritimes.

Les statistiques montrent un volume de contributions très important en façade Nord Atlantique-Manche Ouest sur le sujet de l'éolien en mer. Si des événements spécifiques ont été organisés en façade dans le cadre de la concertation continue sur les parcs éoliens en mer, le public a également pu exprimer son avis dans le cadre de la PPVE sur les stratégies de façade maritime, dans la mesure où celles-ci intègrent les cartes de planification de l'éolien en mer. Ces contributions portent plus spécifiquement sur la zone "Bretagne Nord-Ouest" identifiée comme zone indicative de poursuite de la concertation dans la décision ministérielle consécutive au débat public "La mer en débat". En effet, cette zone a fait l'objet d'une concertation renforcée en vue d'en préciser le périmètre d'ici l'adoption des stratégies de façade maritime. Le public s'est ainsi saisi de la PPVE pour apporter des contributions visant spécifiquement cette zone.

Synthèses des contributions pour la façade Méditerranée

- **Protection de la biodiversité**

Trois contributions demandent d'aligner la protection forte (retenue par la France) sur la protection stricte (retenue dans la stratégie Biodiversité 2030 de l'Union européenne). La maîtrise d'ouvrage considère que ces deux approches peuvent souvent se rejoindre même si elles ne sont pas strictement équivalentes : si l'analyse au cas par cas, dans le cadre d'une zone de protection forte, conclut à l'incompatibilité de toutes les activités, alors elle répond aussi à la définition de la protection stricte. Ainsi, toutes les zones de protection stricte sont des zones de protection forte, mais toutes les zones de protection forte ne sont pas des zones de protection stricte et permettent le maintien d'activités ne générant pas de pressions sur les écosystèmes concernés.

Une contribution estime crucial d'intégrer les zones littorales et lagunaires au sein des zones de protection forte. Ceci est déjà pris en compte par la maîtrise d'ouvrage (annexes 4 et 6). Il est également demandé de rehausser le taux de couverture en zone de protection forte. La maîtrise d'ouvrage considère à ce stade que l'objectif fixé par la stratégie nationale des aires protégées et par la stratégie nationale de la mer et des littoraux, porté au plus haut niveau de l'État lors de la conférence sur les océans de juin 2025, à savoir 5% en 2027 en Méditerranée, puis 5% en 2030 à l'échelle de l'Hexagone, est la cible poursuivie afin de pouvoir concerter l'ensemble des acteurs et de privilégier un travail qualitatif à un travail quantitatif.

Deux contributions, à l'instar de celles formulées par l'Autorité environnementale et le Conseil national de la mer et des littoraux, demandent à la maîtrise d'ouvrage d'augmenter la surface de zone de protection forte à l'est de la façade (Alpes-Maritimes). La maîtrise d'ouvrage fait remarquer que la trajectoire 2027 identifie dans les espaces potentiellement labellissables une grande partie de la bande côtière des Alpes-Maritimes dans la mesure où celle-ci est largement recouverte par l'herbier de posidonies, et plus singulièrement des espaces côtiers caractérisés par des projets de création d'aires marines protégées. La confirmation de labellisation du

cantonnement de pêche de Cap d'Ail et de la réserve de pêche de Roquebrune, ainsi que la proposition de labellisation du périmètre de la zone maritime de protection de biotope de l'embouchure du Var illustrent l'intégration entière des eaux maralpines dans cette trajectoire de façade. La maîtrise d'ouvrage rappelle enfin que les périmètres identifiés dans la trajectoire de façade ne sont ni exhaustifs ni limitatifs, et que tout secteur de la façade peut se voir labelliser protection forte dans le cadre du décret n°2022-527.

Une contribution demande la sanctuarisation de la bande côtière pour les navires de moins de 24 mètres, afin de protéger les juvéniles, les zones de nourricerie et les frayères. La maîtrise d'ouvrage précise que la zone des trois nautiques ne fait pas l'objet de dérogation à l'interdiction de chalutage en Méditerranée française. De fait, seuls les navires dits « petits métiers » sont autorisés à y travailler conformément à la réglementation en vigueur.

Une contribution demande de poursuivre les efforts de limitation de l'artificialisation et de désartificialisation (notamment par le retrait des récifs artificiels sur les fonds meubles). Comme le prévoit le plan d'action du document stratégique de façade, les travaux d'élaboration de la stratégie méditerranéenne de limitation de l'artificialisation seront prochainement lancés en ce sens.

- **Pêche et aquaculture**

Une contribution rappelle que, sans continuité écologique rétablie et sans répression efficace du braconnage, les efforts consentis par les pêcheurs et les gestionnaires demeureront vains. C'est pourquoi la stratégie de façade maritime renvoie désormais au plan de surveillance et de contrôle de l'environnement marin, intègre les espaces maritimes intérieurs et prévoit une protection renforcée de ces espaces notamment avec la mise en place d'un meilleur suivi des activités de pêche de loisir (cf. diffusion de l'application Catch Machine).

Une contribution considère que les zones réservées aux énergies marines renouvelables devraient être définies avec plus de concertation avec les pêcheurs et que des solutions de cohabitations pourraient être définies dans le document stratégique de façade.

Force est de constater que les représentants des pêcheurs professionnels se sont exprimés lors du débat public et lors des ateliers de concertation post-débat, et que l'État a pris en compte leurs recommandations pour le choix des zones dans le golfe du Lion afin de minimiser l'impact pour la pêche. En effet, il n'y a pas de nouveaux parcs, dans la bande côtière, ni dans la macro-zone D, ni au nord-est de C. Les zones retenues à horizon 10 ans sont situées à plus de 20Nq des côtes, avec un espacement suffisant entre les parcs AO6/AO9 et la nouvelle zone « GLC » pour pratiquer la pêche. L'implantation de nouveaux parcs éoliens au-delà du plateau continental a été étudiée et n'a pas été retenue du fait de l'absence de solutions techniques viables et prouvées (poste électrique flottant, câble dynamique d'export adapté à ces profondeurs au niveau de tension requis, possibilité de franchir les zones de canyons sous-marins au relief très marqué et présentant des profondeurs importantes) et des incidences économiques d'un tel éloignement des côtes.

L'État s'est par ailleurs engagé, au travers de la décision interministérielle du 17 octobre 2024, à améliorer les conditions de cohabitation et à faciliter la mise en place d'un dialogue avec la pêche professionnelle tout au long de la vie du projet.

Ainsi, la décision prévoit que « les cahiers des charges des procédures de mise en concurrence prévoient l'obligation pour le lauréat de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur les activités de pêche pendant tout ou partie des phases de travaux, d'exploitation et de démantèlement, en tenant compte des exigences de sécurité de la navigation maritime et de sécurité des biens et personnes, et afin d'améliorer les conditions de cohabitation avec la pêche au sein du parc éolien. Une concertation étroite sera menée entre les lauréats et les représentants professionnels de la pêche tout au long des projets ».

- **Transition énergétique (éolien en mer, décarbonation du transport maritime, etc.)**

La vision à 2050, au sein du document principal synthétique, indiquait que « la façade est approvisionnée en hydrogène dit vert ». Tenant compte d'une contribution, **la maîtrise d'ouvrage a reformulé cette mention comme suit : « la façade est approvisionnée en hydrogène décarboné ou, dans une moindre mesure, bas carbone ».**

Faisant écho à une contribution, **la maîtrise d'ouvrage a également complété la vision à 2050**, qui mentionne désormais que « la décarbonation des transports maritimes est pérenne, **notamment grâce à l'essor de la propulsion des navires par le vent et à l'électrification du secteur** ».

Comme demandé par une contribution, **la maîtrise d'ouvrage a mis à jour les données relatives au mix énergétique, à la filière des énergies marines renouvelables et mentionné la mise en service de la ferme pilote Provence Grand Large** (annexe 3).

Une contribution propose d'ajouter ou modifier plusieurs indicateurs (aux objectifs socio-économiques L, M et Q au sein de l'annexe 4) afin d'y inscrire plus nettement la transition énergétique des ports (électrification, alternatives aux carburants, etc.). Après analyse, **la maîtrise d'ouvrage a ajouté les indicateurs suivants comme candidats au cycle 3 :**

- L1-6 : Nombre de points de recharge et de ravitaillement décarbonés le long de l'axe, avec une cible tendance à la hausse ;
- L2-6 : Nombre de postes de raccordement électrique installés à quai dans les ports de commerce décentralisés, avec une cible tendance à la hausse ;
- Q4-2 : Nombre de points de recharge et de ravitaillement décarbonés dans les ports de plaisance, avec une cible tendance à la hausse.

Une contribution demande le réexamen des zones prioritaires pour le développement de l'éolien en mer au regard des résultats de l'étude MIGRALION (restitués à la maîtrise d'ouvrage durant la procédure de participation par voie électronique). La maîtrise d'ouvrage a procédé à ce réexamen et a conclu qu'il n'était pas nécessaire de modifier les zones identifiées et inscrites dans la cartographie (annexe 6). Au stade de la planification (document stratégique de façade), l'analyse menée à l'échelle de chaque façade pour rechercher des zones prioritaires pour l'éolien permet d'éviter les enjeux majeurs et de rechercher des zones de moindre impact pour la biodiversité. Les décisions définitives relatives à l'implantation des futurs parcs éoliens en mer planifiés dans les DSF interviendront au moment de la délivrance de l'autorisation nécessaire à la construction et à l'exploitation de chaque parc. Les principales mesures ERC sont proposées par le porteur de projet (développeur éolien) dans son étude d'impact et fixées

par les services instructeurs de l'Etat dans les autorisations administratives. Les autorisations fixent également des mesures permettant de suivre les impacts effectifs du projet et l'efficacité des mesures ERC.

Trois contributions demandent également d'exclure les projets éoliens des aires marines protégées. Les zones prioritaires pour le développement de l'éolien flottant en Méditerranée et leur raccordement, fixées par la décision ministérielle du 17 octobre 2024, n'empiètent pas sur les zones de protection forte (ZPF) identifiées dans la stratégie de façade, mais peuvent partiellement recouper certains sites Natura 2000, notamment celui dédié au grand dauphin ou le périmètre du parc naturel marin du golfe du Lion.

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

Les projets éoliens ne pourront être autorisés en zone Natura 2000 (ou à proximité et susceptibles d'affecter une zone Natura 2000) que si les incidences résiduelles, après évitement et réduction, sont négligeables.

Les projets susceptibles d'avoir un effet notable sur le milieu marin du parc naturel marin du golfe du Lion feront l'objet d'un avis conforme de l'Office français de la biodiversité.

Une contribution demande de favoriser l'implantation des parcs éoliens éloignée des côtes afin de protéger la pêche artisanale. La planification proposée à l'annexe 6 prend déjà en compte cette demande. En effet, les nouvelles zones de développement de l'éolien en mer ne sont jamais localisées dans la bande côtière et sont majoritairement situées au-delà des 20Nq, conformément aux dispositions du code de l'environnement issues de loi APER qui établissent une obligation de priorisation des zones de développement de l'éolien flottant en zone économique exclusive.

Une contribution suggère l'ajout d'un nouvel objectif socio-économique visant 100% des atterrages et raccordements des parcs en zone déjà anthropisée.

Le choix d'une zone d'atterrage résulte systématiquement d'études techniques, économiques et environnementales, et d'une concertation continue avec les parties prenantes locales, qui permettent de définir une zone de moindre impact. Celle-ci n'est pas toujours située en zone déjà anthropisée, dont les capacités d'accueil sont souvent limitées et font face à une concurrence d'usages (exemple des ports). En Méditerranée notamment, le profil du littoral, relativement contraint, ne permet pas d'accueillir tous les raccordements des projets en mer dans des zones anthropisées. A l'échelle nationale, plus de 60% des atterrages en projet ou réalisés par RTE dans le cadre de raccordements de centrales de production EMR et d'interconnexions sont situés en milieu naturel. Pour les raccordements mutualisés des AO6/AO9 Narbonnaise Sud-Hérault et Fos, l'atterrage sera réalisé respectivement sur la plage du Créneau naturel (parking non bitumé) à Narbonne et sur la plage Napoléon à Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Dans le cadre de la détermination du fuseau de moindre impact (FMI), et lorsque les conditions le permettent, RTE favorise l'atterrissage dans des zones déjà artificialisées. Lorsque le choix d'atterrissage se fait en milieu naturel (généralement, une plage ou un parking non bitumé sous lequel sont implantées les chambres de jonction), RTE met en œuvre des modes opératoires qui permettent d'éviter ou de réduire à minima l'impact sur le milieu naturel, selon les enjeux identifiés sur le site.

S'agissant de la taxe éolienne, une contribution demande son fléchage vers la transition écologique et sociale de la pêche. Il faut à ce sujet distinguer les projets situés sur le domaine public maritime (DPM) et ceux situés en zone économique exclusive (ZEE). Pour rappel, les nouvelles zones de développement de l'éolien en mer Méditerranée sont toutes situées en ZEE. Les trois fermes pilotes sont en revanche toutes situées sur le DPM.

Cette taxe annuelle est acquittée par l'exploitant du parc éolien. Elle dépend du nombre de mégawatts installés dans chaque unité de production d'électricité.

Pour les projets situés sur le DPM, la répartition de la taxe est prévue par l'article 1519 C du code général des impôts :

- 50 % sont affectés aux communes littorales d'où les installations sont visibles ;
- 35 % sont affectés aux comités des pêches maritimes et des élevages marins ;
- 10 % sont affectés, à l'échelle de la façade maritime, à l'Office français de la biodiversité ;
- 5 % sont affectés aux organismes de secours et de sauvetage en mer.

Pour les projets situés en ZEE, le produit de la taxe est pour le moment intégralement reversé au budget général de l'État afin de financer des actions de développement durable de l'espace maritime.

Une contribution demande l'ajout d'un objectif stratégique visant la réduction de la vitesse des navires de 40% en aires marines protégées et de 25% en dehors des aires marines protégées. La France est engagée dans la réduction de la vitesse des navires et de la pollution maritime, engagement qui s'est notamment traduit par la création d'une zone maritime particulièrement vulnérable en Méditerranée (avec l'Italie, Monaco et l'Espagne) dans le cadre de l'Organisation maritime internationale. Pour tenir compte de cette proposition, tout en rappelant que la France n'est pas compétente pour limiter seule la vitesse des navires en zone économique exclusive, **la maîtrise d'ouvrage a ajouté l'indicateur suivant « part des aires marines protégées ayant régulé la vitesse des navires (cible : tendance à la hausse) ».**

- **Tourisme**

Une contribution déposée en Méditerranée dans le cadre de la participation du public par voie électronique vise la suppression de la mention des « croisières » au sein de l'indicateur L3-1 (annexe 4 « Objectifs stratégiques ») rédigé comme suit : « Nombre de services maritimes / de lignes desservant le Grand Port Maritime Marseille-Fos (Conteneurs, RoRo / RoPax, Croisières / Ferrys) ».

Cet indicateur étant accompagné d'une cible « tendance à la hausse », il induit un objectif d'augmentation du nombre navires de croisière desservant le Grand Port Maritime Marseille-Fos. Cet objectif ne reflétant ni la vision à 2050 établie par le projet de stratégie, ni les conclusions du débat public « La mer en débat », ni l'avis de l'Autorité environnementale, **la maîtrise d'ouvrage a supprimé la mention « croisières » au sein de l'indicateur L3-1.**

Une contribution a demandé l'ajout d'un objectif stratégique visant l'interdiction des engins de loisir de type motomarine dans l'ensemble des aires marines protégées. Toutefois, dans le cadre de cette mise à jour, la maîtrise d'ouvrage a déjà fait le choix d'ajouter un indicateur visant la régulation des engins nautiques motorisés dans les aires marines protégées.

Une contribution demande de renforcer la mise en place des zones d'interdiction de mouillage, en parallèle de la politique de développement des zones de mouillages et d'équipements légers. En façade Méditerranée, la politique du mouillage est régie par une stratégie méditerranéenne du mouillage petite et grande plaisance, notamment avec l'objectif de protection des herbiers de posidonie, écosystèmes fragiles et d'une grande valeur écologique. Celle-ci a défini des sites prioritaires (cumulant pression de fréquentation de la plaisance et sensibilité écologique de l'habitat) sur lesquels évaluer l'opportunité d'instaurer une réglementation (ZIM) ou un outil d'organisation du mouillage (ZMEL). La mise en place de ZIM et de ZMEL répond aux enjeux géographiquement identifiés dans la stratégie. La ZMEL propose une solution de mouillage moins impactante sur les habitats sensibles ; elle n'a pas pour objectif de répondre au manque de places dans les ports de plaisance. La stratégie de façade maritime concrétise la politique maritime intégrée ; elle vise le développement durable de la mer par la conciliation des usages avec le respect des habitats et des espèces. Ainsi l'opportunité de nouvelles ZIM et/ou ZMEL continuera à être étudiée dans une démarche de cohérence territoriale afin d'éviter le report des pressions et en concertation avec les représentants des usagers. La maîtrise d'ouvrage rappelle toutefois que sauf lorsque sa nécessité est absolue, l'interdiction stricte de mouillage n'est pas une solution privilégiée par le préfet maritime dont la politique consiste là où cela est nécessaire à substituer au mouillage libre un mouillage régulé, organisé et non impactant pour le milieu.

- **Connaissance**

Une contribution demande à décliner l'objectif de la SNML visant à « améliorer la connaissance des écosystèmes de la zone mésophotique (profondeur comprise entre 30 et 200 m), encore trop peu explorés afin d'en évaluer la qualité ». La maîtrise d'ouvrage a pris en compte cette proposition et formulé un **nouvel objectif environnemental général « J » dont le libellé est le suivant « Soutenir la recherche et l'acquisition de connaissance au service des politiques publiques de la mer et du littoral ».**

L'absence d'évaluation des impacts cumulés de l'ensemble des activités anthropiques à l'échelle de la façade est regrettée par deux contributions. Il convient de souligner qu'il n'existe pas à ce jour de méthodologie de modélisation des effets cumulés à l'échelle d'une ou de plusieurs activités. C'est une problématique bien connue du monde de la recherche, également présente dans les réflexions de nos voisins européens. L'État a ainsi engagé des travaux de recherche concernant l'éolien en mer (mais pas uniquement, à terme), dans le cadre du groupe de travail ECUME. L'objectif est de mettre à disposition des porteurs de projet et des services de l'État une méthodologie d'appréciation des effets cumulés. Les premières méthodologies développées par le GT ECUME – sur le bruit sous-marin (BRUICUME) et les habitats benthiques (HABECUME) – ont été appliquées pour l'évaluation environnementale stratégique des SFM. En Méditerranée, un travail relatif à la connaissance des effets cumulés de l'ensemble des activités en mer est en cours de réalisation par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).