



## ANNEXE 7



### Analyse de la suffisance des politiques publiques et des actions existantes en lien avec la mer et le littoral







## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

Le secteur de la pêche professionnelle désigne l'ensemble des activités de pêche embarquée (grande pêche, pêche au large, pêche côtière et petite pêche) assurant un revenu au pêcheur. Ce type de pêche recouvre des pratiques très variées, selon le type de navire utilisé, la durée d'activité et la localisation de l'activité. Le secteur de la commercialisation et de la transformation des produits de la mer recouvre toute la filière des produits de la mer, depuis le débarquement de la pêche professionnelle ou de la récolte pour les produits aquacoles jusqu'à la vente de produits finis qui peut se faire soit en direct, soit via les halles à marée.

Sur la façade Sud-Atlantique, la pêche constitue une filière économique importante, exercée par des pêcheurs professionnels français et étrangers, qui participe au dynamisme local et génère aussi un nombre important d'emplois indirects à terre. Les métiers artisanaux de la pêche sont emblématiques de la façade dont l'activité se caractérise par une grande polyvalence des métiers, une pêche côtière et estuarienne d'espèces à forte valeur ajoutée (bars, soles, maigres, daurades...) et une activité de pêche hauturière essentiellement dispensée depuis le port de pêche de Ciboure-Saint-Jean-de-Luz. Dans le sud du golfe de Gascogne, l'activité de chalutage est assez réduite : les filets fixes, palangres et casiers constituent les techniques de prise privilégiées. Dans ce cadre, les espèces les plus vendues en Nouvelle-Aquitaine sont le merlu, la baudroie (lotte) mais aussi la sole commune, le bar, le maigre et la seiche ; liste à laquelle il faut ajouter les espèces de mollusques et de crustacés.

Le déploiement de cette activité a des conséquences sur les différents éléments constitutifs du réseau trophique (les organismes de la production primaire, le rôle de relai des espèces fourrages, des espèces en bout de chaîne – dont les grands prédateurs – et les animaux filtreurs) et les habitats qui ont souvent un rôle fonctionnel majeur (nourriceries, frayères...) pour les différentes espèces marines. Or, le fonctionnement d'un réseau trophique s'apprécie en étudiant les relations entre ses différents éléments pour comprendre leurs interdépendances, les équilibres à l'œuvre et les impacts potentiels qui pèsent sur la ressource.

### ■ Cadre réglementaire

En ce qui concerne le cadre réglementaire, les activités de pêche sont principalement encadrées par la Politique Commune de la Pêche (PCP). Face à la limitation et parfois à la surexploitation des stocks, elle vise à garantir la durabilité environnementale et socio-économique des secteurs de la pêche et de l'aquaculture et à contribuer à la sécurité alimentaire. Elle a aussi pour but de dynamiser le secteur de la pêche et d'assurer un niveau de vie suffisant aux pêcheurs en offrant les conditions d'une concurrence équitable (égal accès aux eaux et aux fonds de pêche). Parmi ses objectifs figurent notamment : l'exploitation des ressources halieutiques au rendement maximum durable (RMD) ; la mise en œuvre d'une approche écosystémique de la gestion des pêches, notamment afin de réduire l'incidence des activités de pêche sur les écosystèmes marins ; l'application d'une activité réglementée pour garantir un accès équilibré, durable et rentable à la ressource pour tous ; l'élimination progressive des rejets par l'obligation de débarquement de l'ensemble des captures réalisées par les navires qui impose à la filière de se structurer pour trouver des débouchés à l'ensemble des produits ; le développement d'une aquaculture plus compétitive et durable.

Cette politique européenne prévoit la mise en place de plans pluriannuels pour les pêcheries exploitant des stocks dont le volume est en dehors des limites biologiques de sécurité. Ces plans pluriannuels établissent alors des objectifs pour favoriser une gestion durable des stocks pour chaque espèce et une reconstitution des stocks surexploités. Conformément au principe de précaution, ces plans déterminent les limites de captures et l'effort de pêche maximal pour les années à venir en tenant compte des niveaux de référence critiques recommandés par les organismes scientifiques compétents. Cet outil permet ensuite aux différents pays, puis aux organisations professionnelles, de disposer de quotas de prélèvements établis selon différents critères (espèce concernée, époque de l'année, taille des individus, zonage) à répartir entre les différents navires afin d'exploiter les espèces sans aller au-delà du rendement maximal durable.

Les États-membres de l'Union européenne peuvent prendre des mesures de gestion complémentaires pour les navires battant leur pavillon, et plus particulièrement dans la bande des 12 premiers milles nautiques. Conformément au décret n°2011-426 du 11 mai 2011, les préfets de département et de région ont, par exemple, la possibilité d'interdire de façon permanente ou temporaire l'exercice de la pêche sur certains gisements pour définir des mesures de gestion adéquates (quota, date d'ouverture, périodicité...).

En France, le code rural et de la pêche maritime pose le cadre de l'organisation professionnelle des pêches maritimes et des élevages marins qui comprend un comité national, des comités régionaux et des comités départementaux ou interdépartementaux. Le comité national et les comités régionaux prennent une part importante dans l'élaboration des réglementations en matière de gestion des ressources halieutiques et de récolte des végétaux marins. Ils participent à la mise en oeuvre des politiques publiques de protection et de mise en valeur et peuvent décider de mesures spécifiques de gestion afin d'adapter l'activité au regard des ressources disponibles. Ces mesures de gestion portent notamment sur la limitation ou l'interdiction, de manière permanente ou temporaire, de l'accès à une ressource de pêche (espace ou espèce) ou bien encore sur les conditions d'accès aux ressources (licence professionnelle, nombre de navires, période de pêche, etc.). De plus, les professionnels de la pêche et de l'aquaculture peuvent se rassembler au sein d'organisations de producteurs (OP) dans le cadre desquelles la réglementation européenne permet de fixer les prix de vente des produits issus de leur pêche. Ces OP permettent aux professionnels de gérer directement l'offre et la demande tout en favorisant le développement d'une pêche durable (planification des pêches, stabilisation des prix, etc.).

Le fond européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) est l'un des cinq des Fonds structurels et d'investissement européens qui visent à stimuler la relance par la croissance et l'emploi en Europe. La mise en oeuvre de la PCP est soutenue par le FEAMP, en cours de réforme pour la période 2021-2027. Pour chaque période de 6 ans, chaque État membre se voit attribuer une part de ce fonds, proportionnelle à la taille de son secteur de pêche/aquaculture. Jusqu'à présent, le FEAMP a permis d'aider les pêcheurs dans leur transition vers une pratique plus durable, d'apporter un soutien aux communautés côtières pour diversifier leurs économies, de financer des projets destinés à créer de nouveaux emplois et améliorer la qualité de vie le long du littoral, de soutenir le développement durable de l'aquaculture. Depuis 2016, la gestion d'une partie des mesures du FEAMP a été confiée aux conseils régionaux littoraux. Le budget pour la période 2021-2027 sera sensiblement similaire à celui du cycle 2014-2020 (environ 5,3M€). Pour le nouveau cycle 2021-2027, pour lequel le Conseil et le Parlement européens ont conclu un accord le 4 décembre 2020, le Fonds européen intègre davantage le volet aquacole en devenant le fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA). Le nouveau FEAMPA soutiendra en particulier la petite pêche côtière et les navires ne dépassant pas 24 mètres. Le texte négocié vise également à simplifier les processus de mobilisation des fonds tout en améliorant les résultats.

Par ailleurs, le règlement européen encadrant le FEAMP comprend une série d'articles qui permettent de contribuer au développement socio-économique et durable des activités de pêche et d'aquaculture tout en protégeant le milieu marin, qui sont respectivement les objectifs de la DCPem et la DCSMM. Le règlement européen relatif à la politique commune de la pêche (PCP) apporte des modifications conséquentes dans la réglementation de l'activité de pêche. Parmi celles-ci, on compte l'obligation de débarquement, l'exemption de minimis, ou encore la sélectivité des engins :

- l'obligation de débarquement s'applique à toutes les espèces communautaires soumises au TAC (total admissible de capture) ou aux tailles minimales de capture. Ces dernières devront être conservées et déclarées à bord des navires de pêche, débarquées et imputées sur les quotas, sauf lorsqu'elles sont utilisées comme appâts vivants ;
- l'exemption de minimis permet de ne pas débarquer ni décompter des quotas un certain pourcentage des captures annuelles totales des espèces concernées par l'interdiction de rejets ;
- la sélectivité des engins devra être améliorée grâce au renforcement des connaissances et de l'expertise scientifique, notamment par un gain sur la consommation d'énergie et par une limitation des impacts sur les habitats.

Le règlement 2016/2336/UE du 14 décembre 2016 établissant des conditions spécifiques pour la pêche des stocks d'eau profonde dans l'Atlantique du Nord-Est et applicable depuis le 12 janvier 2017, vise à assurer l'exploitation durable des stocks de poissons d'eau profonde tout en réduisant les incidences de la pêche en eau profonde sur l'environnement marin et en collectant des données utiles à l'évaluation scientifique de ces pratiques de pêche. Ce règlement prévoit également l'introduction de deux types d'autorisations de pêche en eau profonde.

A la suite de nombreux échouages en façade Atlantique, un groupe de travail national porté par les ministères en charge de la pêche et de l'environnement a été créé dès avril 2017 pour améliorer les connaissances sur les interactions entre la pêche et les mammifères marins dans le golfe de Gascogne, prévenir ces captures accidentelles et définir collectivement des mesures pour limiter ces interactions. A l'échelle de l'Union européenne, le règlement (CE) n° 2019/1241 impose la mise en place de programmes de surveillance des captures accidentelles de cétacés à bord des navires de pêche (par des observateurs embarqués selon la taille du navire, études, projets pilotes). Pour répondre à cette obligation, la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA) en lien avec l'Ifremer et le Comité national des pêches (CNPmem) a déjà mis en oeuvre et ce, depuis 2009, le programme OBSMER qui collecte des données de captures, y compris de captures accidentelles (mammifères marins, tortues, oiseaux), à bord des navires de pêche commerciaux. Par ailleurs, l'Union européenne exige l'utilisation de dispositifs de dissuasion acoustiques (pingers) pour les navires de plus de

12m avec filets maillants et ce, afin de réduire les captures involontaires de cétacés. Dès 2020, les chaluts pélagiques de plus de 12 mètres ont été équipés de pinger et des observateurs embarqués sur les chaluts pélagiques en paires et les fileyeurs ont permis d'approfondir la connaissance des pratiques (comptage, identification, marquage puis rejet en mer). En janvier 2021, plusieurs mesures complémentaires seront prises : l'équipement en dispositifs de dissuasion acoustiques (pinger) sera étendu pour les chalutiers pélagiques (en paires et à panneaux) et les chalutiers de fond en paires et ce, tout au long de l'année, sans distinction de taille ; des caméras seront expérimentées à bord de fileyeurs ; une charte formalisant un ensemble d'engagements des professionnels sera prise. Pour ce faire, des contrôles spécifiques ont notamment été mis en place, dès 2020, sur la façade Sud-Atlantique.

En complément de ces mesures techniques sur les captures accidentelles, l'arrêté du 6 septembre 2018 portant modification de l'article 4 de l'arrêté du 1er juillet 2011 fixant la liste des mammifères marins protégés sur le territoire national et les modalités de leur protection, prévoit que, depuis le 1er janvier 2019, les captures accidentelles de mammifères marins doivent être déclarées. A ce propos, le ministère en charge de l'agriculture a publié, en novembre 2018, un guide d'aide à la déclaration des captures accidentelles et à la reconnaissance de mammifères marins à destination des acteurs concernés en France métropolitaine. Les données ainsi recueillies permettront de mieux comprendre et caractériser les captures accidentelles pour les prévenir.

Dans le cadre des accords Oslo-Paris (OSPAR) de 1992 et des travaux menés par l'UICN (*La liste rouge des espèces menacées en France, 2014*), des listes d'espèces ont été établies sur la base de données scientifiques afin d'identifier les priorités de conservation de certaines espèces. Ces listes rouges établissent notamment à l'échelle mondiale l'état de conservation des espèces et sous espèces, pour estimer le risque relatif d'extinction au niveau planétaire. Fin 2013, les listes rouges des mammifères marins, des oiseaux marins, des reptiles marins et des poissons cartilagineux avaient été établis. Concernant OSPAR, les listes, stabilisées par sous-régions marines en 2008, guident la Commission dans la désignation des espèces et habitats nécessitant une protection. Ces listes permettent d'orienter les politiques publiques menées par les États membres.

Enfin, l'identification des espèces et habitats à protéger est définie par des arrêtés nationaux et des plans nationaux d'action ont été élaborés pour cibler des actions prioritaires de conservation et de restauration d'espèces en danger critique d'extinction. Pour les espèces, des listes régionales complémentaires peuvent être établies. A l'échelle des sous-régions marines, les préfets maritimes sont habilités à prendre des arrêtés de protection de biotope sur des espaces restreints ou des arrêtés permettant de circonscrire certains usages menaçant des espèces ou des habitats voire d'interdire la destruction ou l'altération d'habitats naturels.

## ■ Enjeux

Sur la façade Sud-Atlantique, la pêche professionnelle doit faire face à de nombreux enjeux :

- la poursuite des efforts pour atteindre une pêche durable et raisonnée (poursuite de l'activité de pêche professionnelle tout en préservant les ressources halieutiques et en limitant l'effort de pêche et restaurant les milieux dans certains sites à enjeu),
- la conciliation des pratiques de pêche professionnelle avec les autres usages et l'évolution de ces pratiques pour garantir à la fois leur durabilité et la préservation du milieu dont elles dépendent (adaptation de la production à l'évolution des stocks pour assurer la durabilité de la ressource en atteignant le rendement maximal durable par espèce, amélioration des pratiques pour les rendre plus sélectives, réduction des pressions physiques sur les fonds marins, réduction des déchets et meilleur équipement des ports de pêche),
- une diversification de la filière, notamment pour préserver la pêche artisanale, valoriser les produits en circuits courts et assurer la pérennité de la filière,
- une modernisation de la filière de transformation et commercialisation des produits issus de la mer (compétitivité, valorisation des co-produits, valorisation des initiatives de production durable, maintien du tissu économique local, labellisation et image de marque),
- un nécessaire renouvellement de la flotte (navires vieillissant, transition énergétique du secteur, amélioration des conditions de travail et de sécurité) pourtant difficile à mener. Cette modernisation permettrait aussi de contribuer aux objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre en promouvant des modes de propulsion moins carbonés pour les bateaux de pêche ou en réduisant la distance entre le lieu de débarquement, le lieu de transformation et le lieu de commercialisation des produits de la mer.

Face à ces enjeux économiques, des enjeux environnementaux sont à prendre en compte. Les petits poissons pélagiques, riches en lipides, constituent une ressource majeure pour les grands poissons (dont de nombreuses espèces commerciales), les mammifères et les oiseaux marins. Dans le golfe de Gascogne, ils représentent une

grande partie des proies des cétacés. Le maintien de la biomasse totale de ce groupe fonctionnel (indépendamment des fluctuations de chaque stock) dans le milieu naturel est donc une nécessité pour assurer les réseaux trophiques et les prédateurs supérieurs. Ainsi, au regard de la définition du bon état écologique et de l'état initial des eaux marines, un nouvel enjeu réside dans le bon fonctionnement de tous les éléments constitutifs du réseau trophique, tant par une abondance suffisante que par une diversité acceptable pour assurer leurs capacités reproductives. Pour préserver les équilibres écosystémiques nécessaires à la biodiversité marine, il s'agit donc de favoriser le maintien des ressources trophiques nécessaires aux grands prédateurs en adaptant la mortalité par pêche sur les espèces fourrages et en assurant une absence de prélèvement sur le micro-necton océanique.

Concernant les espèces commerciales, l'enjeu est de parvenir à les exploiter dans le cadre d'une approche écosystémique des pêches en favorisant une exploitation des stocks de poissons, mollusques et crustacés au niveau de rendement maximum durable. Pour cela, tous les poissons, mollusques et crustacés exploités à des fins commerciales doivent se situer dans les limites de sécurité biologique, en présentant une répartition de la population par âge et par taille qui témoigne de la bonne santé du stock. Les questions soulevées touchent donc à l'amélioration des stocks en mauvais état et au maintien des stocks en bon état, sans pour autant que l'activité de pêche en pâtisse.

## 2. Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ International/national

Le règlement européen du 28 janvier 2002 établit les prescriptions et principes généraux de la législation alimentaire à laquelle sont rattachés les produits issus de la pêche ou de l'aquaculture. Il exige d'assurer une traçabilité du producteur/pêcheur jusqu'au consommateur. D'autres règlements européens complètent cette disposition en fixant des qualités sanitaires minimales ou des conditions d'élevages particulières.

Aux échelles internationale et nationale, un certain nombre de certifications publiques et privées ont fleuri ces dernières décennies. Les certifications de « *pêche responsable* » se structurent autour de principes définis par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) grâce à son code de conduite pour une pêche responsable et à ses directives pour un éco-étiquetage. Le code rural et de la pêche maritime définit les modalités d'élaboration, de révision, et d'homologation de ces certifications. En France, la création du premier écolabel public « *pêche durable* », initié à partir de 2017 par le ministère chargé de l'agriculture, répond au souhait de la filière pêche de disposer d'un signe de reconnaissance facilement identifiable par les consommateurs. Cependant, chaque enseigne pouvant proposer son propre label, les écolabels privés se sont largement répandus, à l'image du plus connu Marine Stewardship Council. Parallèlement à ces certifications, le programme Mr Goodfish, lancé par le réseau « Océan Mondial », sensibilise le public, les restaurateurs et les poissonniers à la consommation durable et locale de produits de la mer par la recommandation d'une liste d'espèces (établie pour chaque saison à l'aide d'un comité d'experts) et par des opérations de communication. Les produits de la pêche doivent ainsi répondre à un référentiel pour pouvoir bénéficier d'un écolabel ou de signes d'identification quant à leur qualité et leur origine (label rouge, par exemple). Ces labels et signes de qualité permettent de garantir une pêche raisonnée laissant suffisamment de poissons dans l'océan, respectant les habitats et milieux marins, permettant aux personnes qui dépendent de la pêche de vivre de leur métier et assurant un niveau de fraîcheur et de qualité élevé des produits issus de la pêche.

Au niveau national, le ministère en charge de l'agriculture est notamment chargé d'élaborer et de mettre en œuvre la politique en matière de pêches maritimes, des produits de la mer et d'aquaculture marine et continentale. Il contribue aux négociations internationales et communautaires relatives à cette politique, dont les négociations sur le Brexit dernièrement. À la suite d'intenses négociations, un accord a été obtenu avec le Royaume-Uni pour préserver l'activité des pêcheurs français et européens dans les eaux britanniques avec le maintien de l'accès à toutes les eaux britanniques et la réduction de 25 % des quotas (au lieu de 80% initialement). Un plan évolutif d'accompagnement est aussi prévu pour soutenir la pêche avec des mesures immédiates d'aide à la trésorerie et des mesures de plus long terme comme les sorties volontaires de flotte.

Partant du constat que certaines espèces et habitats marins sont en danger critique d'extinction ou dans un état de conservation jugé défavorable par les données scientifiques, le projet de plan national de gestion du saumon atlantique s'inscrit dans la continuité non seulement des recommandations de l'organisation de conservation du saumon de l'Atlantique Nord (OSCAN), dont la France est membre, et qui a pour objectifs la conservation, la gestion et la restauration des stocks de saumon de l'Atlantique nord, mais également de la recommandation OSPAR 2016/03 (« *on furthering the protection and conservation of the Atlantic salmon (*Salmo salar*) in Regions 1, II, III and IV of the OSPAR maritime area* »). Depuis le plan de gestion saumon atlantique 2013-2018, les actions de gestion et objectifs ont été intégrés et identifiés régionalement dans les PLAGEPOMI. Lors de sa session annuelle de juillet 2018, l'OSCAN et ses parties prenantes ont convenu de renforcer les plans d'actions « saumon » pour la période 2019-2024. Le plan « saumon » français 2019-2024 a pour objectif, à travers la mise en

œuvre de 20 actions, d'assurer une pêche durable permettant de maintenir les populations et les renforcer en relation avec le potentiel en habitats des différents bassins.

Le premier cycle du plan d'action pour le milieu marin (PAMM) identifie plusieurs mesures relatives à la biodiversité marine. La mesure M007-NAT1b vise notamment à mettre en place des dispositifs permettant d'assurer une protection spécifique aux espèces et habitats marins, en complément des dispositions existantes pour les mammifères marins, les oiseaux marins, les invertébrés marins et les tortues. La mesure M008-NAT1b prévoit l'amélioration des connaissances et le développement de nouvelles pratiques de pêche professionnelle pour limiter les impacts sur les écosystèmes marins au travers notamment la diminution des rejets d'espèces commerciales pour atteindre le rendement maximal durable (RMD), la limitation des captures accidentelles d'espèces protégées, et la réduction de l'incidence de la pêche sur les habitats marins. La mesure M401-NAT1b vise à actualiser les listes régionales d'espèces et d'habitats. L'inscription des espèces et des habitats nécessitant un suivi et une protection spécifique ne pourra être efficace que si une actualisation régulière est assurée. Plus spécifiquement, des mesures de gestion ont été adoptées pour certaines espèces faisant l'objet d'un plan de gestion ou de reconstitution, comme le bar à l'échelle de la façade Atlantique dans le cadre de la mesure M009-ATL2.

Au niveau national, la direction générale de l'alimentation (DGAL) du ministère de l'agriculture a mis en place des plans de surveillance et de contrôle (PSPC) qui visent à surveiller la présence de contaminants biologiques, chimiques et physiques dans les productions primaires animales ou végétales. Certains de ces plans sont relatifs aux produits de la mer et ont pour objectif principal l'évaluation globale de l'exposition du consommateur à un risque, qu'il soit d'origine microbiologique, dû à des métaux lourds ou à des toxines. En cas d'anomalie relevée lors des analyses, les services de l'État concernés prennent des mesures de gestion en conséquence (fermeture de zones de pêche ou interdiction de commercialisation).

## ■ Infra-régional

À l'échelle infra-régionale, le plan de gestion du Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis, réalisé en 2018, fixe dans son chapitre 4 les finalités suivantes pour la pêche : maintenir ou augmenter la diversité des métiers et pratiques de pêche ; assurer le renouvellement des générations de marins pour pérenniser l'activité ; développer la diversification des ressources exploitées dans le respect du milieu et du bon état des populations ; valoriser et promouvoir les produits de la pêche durable issus du Parc et limiter les effets négatifs de la pêche professionnelle sur les habitats benthiques et espèces d'intérêt communautaire.

Au niveau local, le SDAGE Adour Garonne met en œuvre des mesures relatives au maintien ou à l'atteinte du bon état des stocks des espèces amphihalines. La mesure B38 du SDAGE 2016-2021 vise en particulier à restaurer la qualité ichtyologique du littoral à travers la préservation des habitats essentiels au cycle biologique des poissons, notamment des espèces commerciales, et la réduction des pollutions toxiques ayant un impact sur les populations et leur état sanitaire.

De plus, les acteurs ont depuis longtemps intégré à leurs réflexions la gestion optimale des stocks et le suivi de l'exploitation ou mis en place des réglementations locales à l'initiative des professionnels. Certains ont également recherché à diversifier leurs activités et leurs revenus. Les préoccupations actuelles de la filière visent le renouvellement et la modernisation des flottilles de pêche à capacité égale ; l'amélioration de la sélectivité des engins, notamment par le lancement de projets de recherche et développement ; le développement d'outils numériques ou encore l'amélioration du suivi de reproduction de certaines espèces très exploitées.

## 3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin

La pêche professionnelle est très fortement encadrée par une politique commune des pêches (PCP) récemment révisée. La réglementation s'appuie sur des mesures de prévention, d'encadrement de l'activité et de suivi des captures. Aux normes communautaires, s'ajoutent des mesures nationales, régionales ou locales élaborées par les autorités et prenant en compte les avis des professionnels et des scientifiques. La bonne mise en œuvre des mesures visant à développer des engins de pêche plus sélectifs doit permettre d'améliorer encore les pratiques et de réduire les taux de captures accidentelles.

Ainsi, face aux différents enjeux qui pèsent sur la filière de la pêche professionnelle, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique :

→ proposera des actions complémentaires à celles des filières

- 01-PCH-A01 : Promouvoir la recherche d'innovation technique pour la flotte de pêche professionnelle

- 01-PCH-A02 : Faciliter et promouvoir une gestion stratégique, locale et durable des activités et ressources halieutiques
- 01-PCH-A03 : Encourager les dynamiques de filières locales pour valoriser au mieux l'ensemble des produits de la pêche et des cultures marines
- D03-OE02-AN1 : Identifier les stocks d'importance locale prioritaires qui ne sont pas sous gestion communautaire pour lesquels la gestion pourrait être mise en place ou améliorée, selon leur état de conservation et leur importance socio-économique et rédiger les plans de gestion correspondants

→ appuiera les politiques communautaires de préservation des espèces

- D01-HB-OE06-AN2 : Ré-examiner le cadre de délivrance des autorisations de pêche dérogatoire au chalut et des autorisations de pêche à la drague dans la bande des 3 milles
- D01-HB-OE10-AN2 : Contribuer à renforcer la prise en compte de la sensibilité des habitats profonds en Atlantique au niveau communautaire
- D01-OM-OE01-AN1 : Identifier et réduire les risques de capture accidentelle pour chacune des espèces d'intérêt communautaire
- D04-AN1 : Contribuer à une meilleure gestion des prélèvements des espèces fourrage au niveau européen





## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

Sur la façade Sud-Atlantique, l'aquaculture est une activité importante qui regroupe des activités émergentes (comme la pisciculture, la pénéculture, la vénériculture) et des activités emblématiques comme la conchyliculture (huîtres, moules, autres coquillages) avec un chiffre d'affaires de 300 millions d'euros.

Ces activités se caractérisent par la mise en place de technologies de plus en plus performantes et peuvent s'appuyer sur les résultats d'études scientifiques visant à améliorer la croissance, la résilience ou la mise en marché de ces produits. La production d'alevins étant assurée principalement au sein d'écloseries, ces sites de production sont variés : en mer, dans les marais salés ou les bassins. Parmi ces activités, l'ostréiculture, concentrée sur deux principaux bassins que sont Marennes-Oléron et le bassin d'Arcachon, représente une part essentielle pour la région, tandis que la mytiliculture se concentre dans les Pertuis de Charente-Maritime.

Les transferts de coquillages vivants entre établissements étant facteurs de stress et sources d'augmentation des risques d'introduction de maladies, le suivi zoosanitaire (c'est-à-dire des maladies infectieuses) des coquillages s'exerce à travers des actions de surveillance et d'alertes afin de limiter la propagation des infections.

### ■ Cadre réglementaire

Les activités aquacoles sont principalement encadrées par la Politique Commune de la Pêche (PCP), ensuite déclinée aux échelons nationaux et locaux. Sur le plan financier, cette politique s'appuie sur le Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP) qui doit être révisé pour la période 2021-2027. Pour ce nouveau cycle, le Fonds européen intègre davantage le volet aquacole en devenant le fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA). Le nouveau FEAMPA promouvra en particulier l'aquaculture. Le texte négocié vise également à simplifier les processus de mobilisation des fonds tout en améliorant les résultats.

Face aux phénomènes de surmortalité constatés ces dernières années dans les bassins d'élevages aquacoles, des réglementations strictes ont été mises en place. Pour éliminer les risques de contamination par les produits de l'aquaculture, un classement des zones conchylicoles a été établi en fonction des conditions sanitaires pour chaque groupe d'espèces et des réseaux de surveillance ont été mis en place pour surveiller la qualité des eaux du milieu marin et permettre l'interdiction de vente de ces produits en cas de contamination. En France, il existe trois dispositifs distincts :

- le réseau de contrôle microbiologique (REMI) qui classe les zones de production conchylicoles selon trois catégories (A, B et C). Afin de limiter le risque de contamination du consommateur, les zones d'exploitation conchylicoles sont classées selon la qualité de l'eau (qualité microbiologique, teneurs en métaux lourds, dioxines et PCB) tel que précisé dans la directive européenne relative aux règles sanitaires régissant la production et la mise sur le marché des mollusques bivalves vivants. Ce classement permet de distinguer les mollusques qui peuvent directement être mis en vente sur le marché (zone de production classée A), de ceux qui doivent préalablement subir une purification ou un reparcage de courte durée (zone de production classée B) ou un reparcage de longue durée (zone de production classée C) ;
- le réseau d'observation et de surveillance du phytoplancton et des phycotoxines (REPHY) dont la mission sanitaire repose sur des observations régulières sur le phytoplancton toxique dans l'eau ou présent sur les micro-algues, et la recherche de ces toxines dans les mollusques bivalves présents dans les zones de production ou dans les gisements naturels ;
- et enfin le réseau d'observation de la contamination chimique (ROCCH) dont l'objectif est d'évaluer les niveaux et tendances de la contamination chimique et la surveillance chimique sanitaire des zones de production conchylicole classées. Les paramètres analysés sont notamment les niveaux de cadmium, de mercure et de plomb qui sont soumis à des normes de l'Union européenne.

### ■ Enjeu

Ces activités, vecteurs d'emplois et de développement économique sur le littoral, dépendent fortement de l'état du milieu (qualité de l'eau) qui peut être impacté par les pollutions anthropiques terrestres et marines (organique, chimique, microbiologique) parfois accidentelles, la présence d'espèces exotiques ou le réchauffement climatique.

Les activités aquacoles sont également très sensibles à la gestion quantitative du milieu dans lequel elles s'exercent : hydrodynamisme permettant le bon renouvellement et la circulation de l'eau et du phytoplancton, apport important et suffisant de nutriments par les fleuves, surfaces d'estran suffisantes pour que les cultures marines se développent tout en permettant des accès aux bassins d'affinage ou aux lieux de vente. Or, ces paramètres peuvent varier notamment du fait de la gestion amont des eaux (irrigation, lâchés de barrage, dragages, rejet d'effluents polluants, etc.). Il est donc indispensable d'établir des règles de gestion permettant des apports d'eau compatibles avec les besoins des élevages aquacoles.

Les attentes des consommateurs et de la société sont nombreuses en termes de qualité des produits, essentiels pour la santé, et de productions respectueuses de l'environnement. Les entreprises de la filière ont donc engagé depuis de nombreuses années des démarches pour continuer à anticiper et répondre à ces demandes.

Enfin, un dernier enjeu réside dans l'attractivité et la viabilité de la filière à long terme. À cet égard, la diversification de la filière pourra s'avérer stratégique, notamment concernant le développement de l'aquaculture et la valorisation des produits en circuits courts.

## 2. Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ International/national

La principale politique européenne concernant ces filières est la politique commune de la pêche (PCP) qui vise à garantir la durabilité environnementale et socio-économique des secteurs de la pêche et de l'aquaculture et à contribuer à la sécurité alimentaire. Le développement d'une aquaculture durable est une priorité politique européenne et nationale visant à réduire la très forte dépendance des pays européens à l'égard des importations en produits aquatiques. Cette politique européenne est déclinée en France en un plan de filières (2018) et un plan stratégique national pluriannuel de développement aquacole (PSNPDA 2014-2020) en cours de révision et structuré autour de 8 orientations stratégiques (simplification des procédures administratives, risques sanitaires et climatiques, recherche et innovation, développement économique des filières aquacoles, attractivité, valorisation de la production et des données).

Des Schémas régionaux du Développement de l'Aquaculture (SRDAM) ont été réalisés en 2012 pour les anciennes régions Aquitaine et Poitou-Charente afin d'identifier les zones propices à un développement de l'aquaculture et de la conchyliculture. À ce titre, le règlement d'intervention de la région Nouvelle-Aquitaine contient aussi des dispositions concernant l'aquaculture (subventionnées par le FEAMPA) et peut donc représenter une source de financement pour les projets de la filière.

Plus récemment, à la suite des états généraux de l'alimentation, un plan de filière des produits de la pêche maritime, de la pisciculture et de la conchyliculture a été réalisé en 2018 par France Filière Pêche (FFP), le Comité National des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CNPMEM), le Comité Interprofessionnel des Produits de l'Aquaculture (CIPA) et le Comité National de la Conchyliculture (CNC), avec le concours de FranceAgriMer. Ce plan de filière permet d'identifier les chantiers concrets et prioritaires que la filière entend poursuivre dans les 10 ans à venir. Le gouvernement a souhaité que ce plan de filière soit décliné en plan d'action définissant les objectifs ainsi que les chantiers concrets et prioritaires à mettre en œuvre dans les cinq premières années. De manière à donner à ce document un caractère opérationnel et efficace, il a été convenu, pour la filière des produits de la mer et d'eau douce, qu'un plan d'actions serait établi pour chacune des interprofessions qui la composent.

Enfin le 1<sup>er</sup> cycle du Plan d'action pour le milieu marin (PAMM) (intégré depuis au DSF) a aussi permis de mettre en œuvre des mesures visant à améliorer la qualité des eaux, dont les activités aquacoles sont très dépendantes. On peut citer la mesure M016-NAT1b relative aux voies de transfert des déchets solides depuis les bassins versants vers le milieu marin.

### ■ Infra-régional

Concernant l'exploitation du domaine public maritime, le schéma des structures des exploitations de cultures marines est un document réglementaire qui encadre les activités conchyliques sur le domaine public maritime du département. Il organise la politique de valorisation et de préservation de l'espace affecté à ces cultures à travers un ensemble de règles techniques qui s'imposent aux professionnels en matière d'occupation et d'exploitation de chaque bassin de production conchylicole (entretien des concessions, espèces et techniques

autorisées, dimensions de référence des exploitations, densités des cultures...) selon l'activité aquacole qui y est développée. Les comités régionaux conchylicoles sont étroitement associés à ces rédactions. Avec la multiplication des usages sur le domaine public maritime, une vision stratégique à long terme de déploiement localisée de telles activités semble nécessaire à développer.

À l'échelle infra-régionale, chaque parc naturel marin élabore un plan de gestion dans un délai de 3 ans à compter de sa date de création et en cohérence avec les orientations définies dans son décret de création. Ce plan de gestion détermine ensuite des objectifs et mesures de protection, de connaissance et de développement durable à mettre en œuvre sur le territoire du parc naturel marin sous 15 ans. Dans ce cadre, le plan de gestion 2017-2032 du Parc Naturel Marin du Bassin d'Arcachon soutient notamment un très bon état écologique et sanitaire de l'eau et un bon équilibre entre les multiples vocations des espaces. À ce titre, il contribue à l'étude de la contamination par les micro-plastiques de l'écosystème et des produits de la mer. Le plan de gestion du Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis, réalisé en 2018, traite plus précisément dans son chapitre 4 des activités aquacoles à travers les finalités suivantes : maintenir un bon niveau de captage de naissain d'huîtres creuses et de moules ; favoriser la diversification des productions et les nouvelles pratiques contribuant à l'adaptabilité de l'activité et respectant la biodiversité, maintenir un tissu d'entreprises variées maillant le territoire, limiter les effets négatifs de l'activité sur le milieu marin ou encore limiter l'impact des espèces invasives concurrentes des coquillages cultivés. Dans cette perspective, au titre de son programme d'actions (2019-2021), le parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis participe au suivi de la qualité des eaux pour la conchyliculture par la mise en place de sondes haute fréquence dans les Pertuis.

Le SDAGE Adour Garonne contribue à limiter les risques sanitaires dans sa disposition B37 qui vise à préserver et améliorer la qualité des eaux dans les zones conchylicoles.

De plus, au niveau local, les acteurs mettent déjà en place des actions de suivi de la qualité du milieu et des produits, des actions d'accompagnement des jeunes à l'installation, des travaux innovants de revalorisation des sous-produits ou encore la recherche d'optimisation de friches ostréicoles. En termes de préoccupations, le nettoyage des friches ostréicoles, le développement des circuits courts et le recyclage des déchets sont des sujets récurrents.

### **3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin**

Le bilan tiré de l'élaboration des SRDAM demeure mitigé. Le régime d'opposabilité qui liait ce document de planification au SCOT ayant été supprimé, il s'agit d'anticiper l'installation de potentielles futures espaces d'exploitations en tenant compte à la fois de critères environnementaux et socio-économiques qui correspondent aux volontés locales. Sur la base et en complément d'une carte des vocations aquacoles nouvellement construite pour préparer le cycle suivant, une clarification des procédures permettra de renforcer l'accompagnement des services de l'État aux porteurs de projet pour concrétiser ces nouveaux zonages. Par ailleurs, les activités conchylicoles étant fortement dépendantes de l'état du milieu marin, des actions seront menées pour garantir au maximum un état écologique des eaux marines compatible avec l'activité.

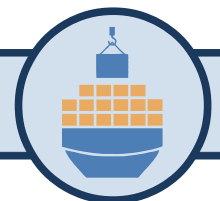
Ainsi, face aux différents enjeux qui pèsent sur la filière aquacole, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique :

#### **→ planifiera l'emplacement de futures zones de vocation aquacole**

- 02-AQU-A01 : Planifier les futures zones de vocation aquacole sur la façade
- 02-AQU-A03 : Sécuriser les procédures d'instruction des demandes d'autorisation d'exploiter pour les fermes aquacoles

#### **→ contribuera à favoriser le bon état écologique des eaux**

- 02-AQU-A02 : Nettoyer les friches conchylicoles



## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

Le secteur des ports et transports maritimes recouvre les activités portuaires et les activités de transport de marchandises et de passagers. En matière de transport maritime, on différencie les liaisons maritimes pour le transport de passagers entre localités et les routes maritimes pour le transport de marchandises. Deux opérateurs ferroviaires (celui de l'Atlantique et celui du Sud-ouest) récemment créés offrent des services de transaction ferroviaire sur la façade. Les trafics de céréales, pâte à papier, bois et hydrocarbures sont d'ailleurs structurants pour ces ports.

Au niveau des ports, la façade Sud-Atlantique est composée de quatre principaux ports : deux Grands Ports Maritimes (GPM), situés à Bordeaux et La Rochelle, et deux pôles portuaires décentralisés que sont le port de Bayonne et l'ensemble portuaire de Rochefort Tonnay-Charente. Les deux premiers sont organisés en une coopération inter-portuaire atlantique avec le grand port maritime de Nantes-Saint-Nazaire et disposent respectivement de 7 et 6 terminaux spécialisés. Au Port de Bayonne, la CCI Bayonne Pays basque a été choisie par le Conseil Régional comme gestionnaire du port pour une durée de 15 ans, jusqu'en 2024. Rochefort Tonnay-Charente est un port départemental géré par la CCI Rochefort et Saintonge dont la gouvernance a été transférée, dans le cadre de la Loi NOTRe, à un Syndicat Mixte associant le Département et la Communauté d'agglomération Rochefort Océan. Maillon important des chaînes logistiques internationales, les activités portuaires génèrent par ailleurs un grand nombre d'emplois directs et indirects de nature diverse, dont 16 000 emplois directs, indirects et induits pour chacun des deux grands ports maritimes. Dans le secteur portuaire, ces dernières années ont été marquées par le développement de l'intermodalité, dont le GPM de la Rochelle est un bon exemple avec la création d'un opérateur ferroviaire portuaire (OFP Atlantique), la prise en compte des enjeux environnementaux et du développement durable.

### ■ Cadre réglementaire

Avant les lois de décentralisation de 1983, tous les ports maritimes étaient placés sous la tutelle de l'État. À l'issue de la loi de décentralisation de 1983, 304 ports maritimes de commerce et de pêche ont été décentralisés aux départements. La Loi de 2004 a entraîné la décentralisation des 17 ports d'intérêt nationaux métropolitain, principalement aux régions. Le fonctionnement des grands ports français a été réformé en 2008 par la loi n°2008-660 du 4 juillet 2008 sur la réforme portuaire. Cette loi a relancé l'activité des grands ports autonomes métropolitains qui deviennent des Grands Ports Maritimes (GPM) garants du développement économique, de la gestion des infrastructures et de la promotion des places portuaires. Elle a autorisé le transfert au secteur privé des outils et opérateurs de manutention, des opérateurs privés peuvent donc être titulaires de conventions de terminal. La réforme portuaire a aussi permis de moderniser la gouvernance des grands ports maritimes avec la mise en place d'un conseil de surveillance, d'un directoire, d'un conseil de développement et le cas échéant d'un conseil de coordination inter-portuaire.

Au niveau national, depuis 2013, la Stratégie nationale portuaire définit l'ambition et les objectifs nationaux concernant les ports et conforte, en particulier, les missions données aux ports. Elle repose sur trois principaux axes : la construction de solutions logistiques maritimes et terrestres intermodales, une politique industrielle renforcée et un rôle accru d'aménageur et de gestionnaire d'espace. Dans le cadre du CIMer 2018 (Comité interministériel de la Mer), le gouvernement élabore une nouvelle stratégie nationale logistique et portuaire entre l'État, les régions et les acteurs économiques. Ce nouveau cadre vise à ce que les ports soient pleinement au service de la stratégie industrielle de la France et s'inscrivent au cœur des flux économiques et logistiques mondiaux. Dans un contexte de transitions économique, écologique et numérique majeures dans les places portuaires, cette nouvelle stratégie nationale ambitionne de renforcer la compétitivité des ports et de leurs hinterlands dans le but de poursuivre un objectif clair de reconquête de parts de marché, d'excellence opérationnelle et environnementale et de moteurs de l'innovation et de la transition numérique. Elle s'inscrit dans la stratégie nationale « France Logistique 2025 » et est prise en compte *via* les projets stratégiques des GPM. Elle est également déclinée au niveau régional par une stratégie régionale portuaire qui prend en compte tous les ports de commerce de Nouvelle-Aquitaine.

Pour chaque grand port, les objectifs s'appuient sur l'élaboration d'un projet stratégique et d'un plan d'investissement sur 5 ans. Les projets stratégiques des GPM de la façade (2020-2025 pour La Rochelle et 2015-2020 pour Bordeaux) induisent une évolution des investissements portuaires (augmentation des capacités

d'accueil, projets d'aménagement du foncier, projets de conservation du patrimoine et d'amélioration des dessertes des ports...) et ont permis une modernisation des infrastructures, comme celui du réseau ferré portuaire à la Rochelle.

Depuis, la gouvernance et la propriété des ports ont évolué avec la loi n°2016-816 pour l'économie bleue grâce à laquelle les régions obtiennent une place plus importante dans les instances de gouvernance des grands ports maritimes et la loi NOTRe du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République qui prévoit le transfert possible des ports départementaux aux collectivités ou groupements candidats au 1er janvier 2017.

## ■ Enjeu

En Nouvelle-Aquitaine, les ports sont clairement identifiés comme un élément moteur du développement économique, pourvoyeurs d'activités et d'emplois et contribuent à l'attractivité de la région. Des complémentarités existent en matière de services et d'autres sont à développer pour des gains de productivité. Potentielles plate-formes industrielles pour la transition écologique et énergétique, l'un des enjeux sera de concilier le maintien et le développement des activités portuaires et de transport maritime avec leur contribution aux objectifs de transition écologique et énergétique. À ce propos, les innovations, dont le développement d'énergies propres (avitaillement en gaz naturel liquéfié...) et de modes de propulsion décarbonés, intéresseront forcément les grands ensembles portuaires.

Si la desserte actuelle des territoires est assurée essentiellement par la route, l'amélioration de la connexion à leur hinterland, notamment par le développement du fret ferroviaire voire en se saisissant de l'opportunité du transport fluvial, demeure un enjeu principal de développement des ports de la façade pour mieux les intégrer dans leurs territoires.

Par ailleurs, les ports sont aussi des acteurs clés pour le développement de l'économie circulaire et devront poursuivre le développement de leurs politiques d'adaptation au changement climatique et de protection de l'environnement. À ce propos, l'intégration du cycle de vie des navires dans les pôles de réparation et de construction navale sera recherchée comme le développement de filières de récupération.

Enfin, le secteur du transport maritime et des activités portuaires peut avoir différents types d'impacts sur les milieux marins, parmi lesquels on peut notamment citer la dissémination d'espèces non indigènes via les transports de marchandises ou les eaux de ballast ; la pollution des eaux côtières via le rejet d'eaux grises et noires ou le carénage ; les émissions aériennes de polluants et de gaz à effet de serre que ce soit au niveau des infrastructures portuaires ou par les navires de transport et de services maritimes ; ou encore la pollution des zones côtières et fluviales émise par les moteurs des navires et bateaux ayant accostés ou demeurant en escale. La question de la qualité de l'air et de l'eau dans les ports, souvent situés à proximité de zones urbanisées, est un enjeu de santé publique majeur et ces impacts potentiels, qui pèsent sur les milieux marins, sont autant de signes d'évolution, d'innovation et de mutation pour le secteur.

## 2. Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ International/national

Les apports atmosphériques de contaminants sont encadrés par la directive 2008/50/CE du Parlement et du Conseil européens du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant (qui fixe des objectifs communs pour l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant) d'une part, et le programme « un air pur pour l'Europe » d'autre part. Les plans de protection de l'atmosphère (PPA) pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, instaurés par la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, constituent le principal outil de planification mis en œuvre au niveau local pour lutter contre la pollution de l'air. Composés de mesures réglementaires et volontaires, ils ont pour objectif de ramener à l'intérieur de leurs périmètres d'application la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes en vigueur. Les mesures des PPA concernent tous les secteurs émetteurs de polluants atmosphériques tels que les transports, l'industrie, l'agriculture et le résidentiel-tertiaire.

À l'échelle internationale, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) est chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires. À ce titre, elle énonce certaines normes internationales concernant les navires de commerce. La directive « Soufre » n°2012/33/UE, remplacée par la directive n°2016/802/UE du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, a été transposée dans l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (chapitre 213 portant sur la prévention de la pollution atmosphérique par les navires), modifié en 2017. Elle a, par exemple, permis de franchir une étape importante concernant les oxydes de soufre grâce à l'entrée en vigueur le 1er janvier 2020, d'une nouvelle norme qui divise par sept le taux de soufre autorisé des carburants marins (0,5 % au lieu de 3,5 % aujourd'hui). Si la directive « soufre » ne s'applique que dans des zones maritimes

dites « à risques », elle reste néanmoins bénéfique pour les zones maritimes situées à proximité immédiate et donc pour l'ensemble du milieu marin.

Afin d'atteindre les objectifs fixés par la directive européenne 2016/2284 CE du 14 décembre 2016 concernant la réduction des émissions nationales de certains polluants atmosphériques (directive « NEC » révisée), un plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PRÉPA) a été adopté le 10 mai 2017. Ce PRÉPA est un plan d'action interministériel composé d'un décret fixant les objectifs de réduction des émissions anthropiques de polluants, dont le dioxyde de soufre et les oxydes d'azote, pour les périodes 2020-2024, 2025-2029 et à partir de 2030 ; et d'un arrêté déterminant les actions à mettre en œuvre ou à renforcer, afin de réduire effectivement ces émissions.

Dans le cadre du CIMer 2021, une mesure phare concerne l'adoption de la stratégie nationale portuaire qui vise notamment à porter de 60 à 80 % la part du fret conteneurisé à destination et en provenance de la France manutentionnée dans les ports à horizon 2050 et à accroître de 30 % la part des modes de transports massifiés dans les pré et ports-acheminements portuaires à horizon 2030. La relance du fret ferroviaire s'inscrit, quant à elle, dans la continuité de la Conférence environnementale de 2015, dont la feuille de route mentionnait l'importance du transport combiné.

Concernant les eaux de ballast, la convention internationale, ratifiée par la France en 2008, est entrée en vigueur le 8 septembre 2017. Si les nouveaux navires sont équipés d'installations permettant le traitement des eaux de ballast, les anciens en sont dépourvus. Ils doivent donc procéder au renouvellement de leurs eaux de ballast au large, en haute mer. Néanmoins, des zones d'échanges des eaux pourraient être délimitées à moindre distance des côtes, en particulier en Méditerranée par une analyse des risques. Le choix de la zone d'échange des eaux de ballast doit tenir compte en particulier des caractéristiques courantologiques et hydromorphiques, de façon à limiter les risques pour le milieu marin.

Suite aux recommandations de la mission du député Kasbarian, des mesures de facilitation et de simplification relatives aux implantations industrielles ont été annoncées en septembre 2019. La loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 portant accélération et simplification de l'action publique qui en découle permet notamment aux ports de renforcer leur rôle d'aménageur en ayant la possibilité de lancer toutes les études environnementales voire les demandes de permis, afin d'accélérer l'implantation des entreprises sur leur territoire, tout en respectant les obligations issues du droit européen de l'environnement.

En ce qui concerne les questions environnementales, la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages exige la mise en place d'un dispositif de partage des positions visant à éviter les collisions avec les cétacés pour les navires d'État d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres qui ne participent pas à des activités de sécurité ou de défense nationales, les navires de charge d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres et les navires à passagers d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres (sauf exceptions), battant pavillon français, lorsqu'ils naviguent dans les sanctuaires pour les mammifères marins situés dans les AMP Pélagos. Cette obligation, désormais prévue par les articles L. 334-2-2 à L. 334-2-5 du code de l'environnement et développée en Méditerranée, gagnera à être déployée sur la façade Atlantique.

## ■ Infra-régional

Les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) définissent les orientations régionales et stratégiques pour la préservation de la qualité de l'air et la lutte contre le réchauffement climatique. Ces schémas, élaborés en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux, font l'objet d'une révision quinquennale. Les SRCAE constituent des documents d'orientations générales avec lesquels les autres plans et schémas territoriaux (PCET et par effets induits ScoT et PLU) devront être compatibles. Le schéma de la région Nouvelle-Aquitaine a notamment fixé des orientations stratégiques qui contribuent à limiter la pollution atmosphérique. À cet égard, on peut aussi noter que les GPM de Bordeaux et de La Rochelle développent la solarisation de leurs bords portuaires, ce qui offre des opportunités de production importantes.

D'autre part, les projets stratégiques des GMP sont déterminants pour amorcer des changements. Dans le cadre de son projet « Port Horizon 2025 », le port de La Rochelle prévoit ainsi trois opérations d'aménagement portant sur les sites de Chef de Baie, l'Anse Saint-Marc et La Repentie et s'inscrivant dans la lignée de l'amélioration des accès nautiques. À Bordeaux, le projet stratégique s'articule autour de l'amélioration de la compétitivité, du développement du trafic, de l'intégration du port dans son territoire et de l'accentuation de la prise en compte des préoccupations environnementales.

En ce qui concerne le port de Bayonne, la stratégie définie par la CCI s'appuie sur une volonté de mettre le transport maritime à la disposition de toutes les entreprises importatrices ou exportatrices de son hinterland. L'objectif est d'assurer le développement industriel et le rôle logistique multimodal du port de Bayonne, bien intégré dans son environnement urbain et qui bénéficie directement aux habitants en créant de l'emploi localement. Le port de Rochefort-Tonnay Charente a élaboré un schéma d'aménagement et de développement de la zone portuaire en 2017. Ses premières actions se structurent autour d'une maîtrise foncière en vue

d'étendre le périmètre du port de Rochefort, et de premières réflexions autour de la desserte du port de Tonnay-Charente et la rénovation des appontements.

À l'échelle locale, le SDAGE Adour Garonne 2016-2021 prévoit, dans la mesure B40, de maîtriser l'impact des activités portuaires et des industries nautiques.

En termes d'attentes, les acteurs locaux souhaitent notamment mettre en adéquation les accès maritimes et les types navires de manière à être en capacité de traiter les navires à plus grands gabarits, s'intégrer dans une interface ville-port-hinterland plus opérationnelle ou encore mettre en place des schémas logistiques plus complexes.

### **3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin**

Face aux différents enjeux qui pèsent sur la filière des ports et transports maritimes (lien avec le territoire, transition écologique, énergétique et numérique, réduction des potentiels impacts sur le milieu marin), le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique :

#### **→ appuiera les actions portées par la filière portuaire**

- 03-POR-A01 : Aménager et transformer les ports au service de l'économie territoriale en les inscrivant dans les transitions écologique, énergétique et numérique
- 03-POR-A02 : Développer les flux par une meilleure connexion des ports
- 03-POR-A03 : Favoriser les synergies entre les ports de la région et le lien avec leur territoire

#### **→ déclinera les actions nationales de protection de l'environnement marin**

- D01-MT-OE03-AN1 : Identifier et réduire les risques de collision entre le transport maritime et les mammifères marins à l'échelle de la façade Atlantique
- D08-OE05-AN1 : Limiter/interdire les rejets des scrubbers (laveurs des gaz d'échappement des navires) à boucle ouverte dans des zones spécifiques



## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

Les industries navales et nautiques désignent 4 composantes qui ont longtemps travaillé en parallèle : l'industrie navale, l'offshore, les industries et services nautiques, les énergies marines renouvelables. Le secteur de la construction navale et nautique en particulier se subdivise en sous-secteurs distincts par leurs produits et leurs marchés. Il regroupe les activités de construction et réparation de navires civils (de commerce, de pêche et de services), de construction et réparation de navires militaires, de construction et réparation de bateaux de plaisance et de démolition navale (démantèlement et recyclage des navires). En amont de la filière de construction se situe l'équipement naval, qui comprend la fabrication et la fourniture de biens d'équipements (propulsion, manutention à bord, pompes, ventilations, peintures, etc.) et la fourniture de services. Les chantiers français de construction navale sont spécialisés dans les navires de défense, les navires à passagers, les navires de services offshore, les navires de pêche et de services portuaires. Ces activités majoritairement terrestres (approvisionnements, installations, chantiers ...) produisent des biens matériels destinés au marché maritime.

Trois zones d'activités importantes se démarquent sur la façade : le littoral charentais dont fait partie La Rochelle, la région bordelaise associée au Bassin d'Arcachon et la côte basco-landaise qui représente le premier pôle européen pour l'industrie liée aux sports de glisse. L'industrie de la glisse nautique est en effet fortement implantée en Nouvelle-Aquitaine avec des activités diverses allant de la conception-construction à la réparation et l'entretien du matériel.

Plus largement, les industries navales et nautiques sont composées principalement de PME et de TPE de taille artisanale, importantes pour l'économie littorale. Elle se positionne sur des secteurs variés allant de la conception/construction à la réparation de voiliers, monocoques et catamarans et la fabrication de moteurs et matériaux composites. Cette filière génère d'importantes retombées économiques et touristiques pour la région. Toutefois, la part de ses exportations, estimées entre 60 % et 70 %, étant très importantes, ce secteur reste sensible à la conjoncture internationale. L'innovation demeure donc au cœur de ses préoccupations pour sans cesse se démarquer (électrotechnique, électronique marine, R&D...) de ses concurrents.

### ■ Cadre réglementaire

Ces activités relèvent pour la plupart de la directive relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution) qui renforce notamment les mesures de définition des seuils d'émission de polluants.

En dépit de son importance, la filière a pu souffrir d'un manque de visibilité, notamment en matière de soutien à l'innovation. C'est dans ce contexte qu'en 2018, le CIMer a décidé de favoriser la structuration de la filière des industriels de la mer en créant un Comité Stratégique de Filière des Industriels de la Mer. Conformément à l'orientation donnée par le Conseil national de l'industrie (CNI), la filière a élaboré un plan d'action ambitieux, entériné par un contrat de filière signé le 29 octobre 2018, portant sur de grands projets structurants à forts enjeux nationaux : le renforcement de l'export, le développement de l'emploi et des compétences, la transformation numérique des entreprises et la réorganisation de la recherche et développement. Un Conseil de la recherche et de l'innovation des industriels de la mer (CORIMER) a été créé pour sélectionner des projets innovants, faciliter leur financement et optimiser les délais de traitement. Avec la signature du contrat de filière, ce CORIMER devient l'instance de dialogue et d'orientation entre le comité chargé de la recherche et du développement de la filière des industriels de la mer (placé au sein du comité stratégique) d'une part, et les pouvoirs publics chargés de financer les projets de recherche et développement d'autre part.

### ■ Enjeu

Aux enjeux soulevés par le CIMer 2018, notamment en termes d'innovation, de diversification des produits et d'accompagnement/soutien financier de l'État, s'ajoute le défi de l'inscription de la filière dans une démarche de transition numérique, écologique et énergétique. À ce titre, la problématique concerne notamment la réduction de la consommation énergétique des navires, en particulier en ce qui concerne les modes de propulsion propres et décarbonés et l'écoconception. La transformation numérique des entreprises et des produits constitue aussi un enjeu important tant pour la compétitivité de la filière que pour lui permettre de se démarquer de la concurrence internationale.

Par ailleurs, face aux sources de pression et aux impacts pour le milieu marin (pollutions par des substances dangereuses, déchets, pollutions thermiques...) de la filière, un autre enjeu réside dans la capacité à la fois



d'innover et d'adapter la qualité technologique des produits dans les démarches d'économie circulaire et de recyclage.

## 2. Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ International/national

Face aux engagements internationaux de la France pour évoluer vers un transport maritime décarboné et proposer une offre pertinente et rentable, la prise de mesures s'est intensifiée pour agir en faveur d'un transport maritime plus respectueux de l'environnement. En effet, les ports sont au cœur des enjeux de transition écologique, que ce soit à travers leur activité portuaire propre ou l'activité industrielle et logistique sur leur périmètre. C'est ainsi que la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition écologique pour la croissance verte prévoit que les ports portent la responsabilité du déploiement d'énergies alternatives comme l'électricité à quai ou le développement du gaz naturel liquéfié (GNL) pour le transport maritime. En effet, le GNL a démontré sa pertinence en tant que source d'énergie alternative permettant de réduire non seulement les émissions de dioxyde de carbone, mais également d'abaisser drastiquement les polluants atmosphériques (notamment les particules fines) émises par les navires. Le schéma national d'orientation pour le déploiement du GNL comme carburant marin a ainsi été publié en décembre 2016. Le cadre d'action pour carburants alternatif que chaque État membre se devait de réaliser au titre de la directive 2014/94, dite « carburants alternatifs », a été diffusé en février 2017. Ce cadre d'action définit des objectifs de déploiement d'installations fixes ou mobiles de distribution de GNL dans les ports à horizon 2025. Parmi les carburants alternatifs marins, le GNL est une solution de long terme qui constituerait la plus propre des énergies fossiles et serait la seule énergie technologiquement et économiquement viable aujourd'hui pour le transport maritime de longue distance. Il constitue aussi une nouvelle opportunité dans le marché du soutage des navires et représente, pour les ports français engagés dans la concurrence internationale, un enjeu de compétitivité. Suite au CIMER 2018 (mesure 37), l'État a engagé un plan d'action ambitieux pour favoriser l'utilisation du GNL et les mesures qui seront mises en place devront notamment prévoir l'encadrement des opérations d'avitaillement en GNL, que ce soit dans la réglementation nationale ou dans les différents règlements locaux portuaires. Conformément au décret n° 2020-456 du 21 avril 2020 relatif à la programmation pluriannuelle de l'énergie, les infrastructures de recharge ou de ravitaillement ouvertes au public pour le carburant alternatif devront être développées dans tous les grands ports maritimes d'ici le 31 décembre 2023, ce qui contribuera également à créer de l'emploi. Pour encourager ces avancées, le gouvernement a mis en place pendant 3 ans un dispositif de sur-amortissement pour les navires utilisant des propulsions propres. La réduction de ces nuisances est une attente forte des concitoyens.

Le traitement de la fin de vie des navires de plaisance est un sujet récurrent. C'est d'ailleurs la loi Transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 qui fixe des objectifs quantifiés à horizon 2020-2025 pour le recyclage des déchets non dangereux non inertes ou encore la réduction des mises à la décharge. Afin d'endiguer la pollution visuelle et environnementale que constituent les navires hors d'usages sur les côtes, une filière à responsabilité élargie du producteur (REP) pour les navires de plaisance en fin d'usages est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019 (art L514-10 du code de l'environnement). Dispositif unique au monde dans le domaine de la plaisance répondant à de nombreux enjeux comme le recyclage des navires de plaisance en fin d'usages ou le développement de l'économie circulaire, son objectif est la prise en charge financière ou opérationnelle, par les fabricants nationaux, les importateurs et les distributeurs de produits, de la collecte séparée et du traitement des déchets issus de ces produits. La déconstruction effective des bateaux hors d'usage a débuté en août 2019. Pour augmenter le nombre de navires déconstruits, l'association pour la plaisance écoresponsable (APER) met en place des opérations de collecte exceptionnelle et des travaux d'étude, lancées avec d'autres fédérations industrielles fabriquant des produits en matière composite. La filière REP est financée par une écocontribution sur le prix de vente des navires neufs et une dotation annuelle de l'État qui mobilise une quote-part du droit annuel de francisation et de navigation payé par les plaisanciers. Ces activités nouvelles doivent dorénavant se lancer dans un processus de transition écologique et énergétique pour consolider d'une part leur tissu économique et d'autre part, l'emploi qu'elles génèrent dans les entreprises de recyclage qui constituent le maillon opérationnel de la filière française de déconstruction des bateaux de plaisance en fin d'usages. Parallèlement, le Comité interministériel de la mer a fixé dès 2017 un objectif de déconstruction de 20 000 à 25 000 bateaux entre 2019 et 2023.

En termes financiers, BPI France peut s'avérer un levier important pour financer des projets innovants.

En termes d'industries navales et nautiques, le développement de modes de propulsion alternatifs (hydrogène, solaire, électricité...) et les démarches visant à réduire la consommation énergétique de certains process existent déjà. Les démarches d'économie circulaire et la création de filières d'excellence font partie des orientations du CESER (Comité d'orientation et de Suivi de l'Observatoire des Mutations Économiques en Nouvelle-Aquitaine).

Dorénavant, les acteurs sont, pour la plupart, en attente de recherche et développement de systèmes économes en énergie pour la propulsion des navires (carburants, moteurs, carènes) et de soutien à la filière de

déconstruction des navires de plaisance en fin de vie (financement pour le transport de bateaux vers les centres de déconstruction, mise en place de campagnes exceptionnelles de collecte de bateaux ou encore incitation des propriétaires de bateaux en fin de vie à les faire déconstruire).

### **3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin**

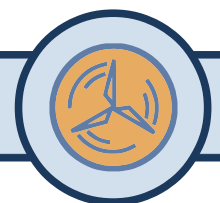
Pour répondre aux différents enjeux qui pèsent sur les industries navales et nautiques notamment en termes d'innovation, de transition écologique, énergétique et numérique, de concurrence ou encore d'impact environnemental, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique :

→ favorisera un déploiement des filières navales et nautiques qui tiennent compte de la dimension environnementale

- 04-IND-A01 : Accompagner le développement des filières navales et nautiques
- 04-IND-A02 : Intégrer la filière navale et nautique dans l'économie circulaire

→ déclinera les politiques nationales envisagées, notamment en termes d'innovation et de transition numérique

- 04-IND-A03 : Contribuer au dialogue entre l'État et la filière en matière de soutien à la R&D et rendre plus lisible le soutien de l'État, notamment en termes de propulsions propres et d'écoconception
- 04-IND-A04 : Accompagner la transformation numérique des entreprises, de la chaîne de production (entreprises mères et sous-traitants) et des produits des industries navales et nautiques



## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

Plusieurs possibilités sont offertes pour produire de l'électricité : soit, on a recours aux centrales nucléaires dont la production est aujourd'hui majoritaire, soit on utilise les énergies marines renouvelables qui ont tendance à se développer nettement ces dernières années, notamment avec l'installation de parcs éoliens en mer flottants ou posés.

Les flux marins et estuariens peuvent en effet être exploités sous différentes formes : l'éolien en mer avec la force du vent, l'hydrolien avec la force des courants ou encore le houlomoteur qui capte l'énergie des vagues. Ces nouvelles formes d'énergies répondent à la fois à la transition énergétique des territoires en exploitant des ressources durables et au développement d'une filière. En Nouvelle-Aquitaine, trois zones ont été identifiées : au large de l'île d'Oléron avec le projet d'un parc éolien offshore posé, sur l'estuaire de la Gironde avec le site hydrolien de Seeneoh et sur la côte basque avec le projet houlomoteur du port de Bayonne.

### ■ Cadre réglementaire

La puissance éolienne en mer installée en Europe est aujourd'hui de 12 GW et devrait passer à 300 GW d'ici 2050, soit 20 % de la production totale d'énergie contre 3 % aujourd'hui. Sur ces 300 GW, la France dispose d'un potentiel de 49 à 57 GW et doit se préparer pour atteindre cet objectif.

L'accroissement des énergies marines renouvelables (EMR) est inscrit dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 qui fixe un objectif de 40% d'électricité renouvelable à l'horizon 2030. Le développement des EMR, et en particulier de l'éolien en mer, est au cœur de cette ambition et doit permettre également le renforcement de l'économie maritime de la façade. À ce propos, la stratégie nationale bas carbone et la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) sont deux outils de pilotage qui fixent les priorités d'actions des pouvoirs publics dans le domaine de l'énergie afin d'atteindre les objectifs définis par la loi. Le décret n°2020-456 du 21 avril 2020, qui couvre la période 2019-2028, comprend notamment le développement de l'exploitation des énergies renouvelables pour les différentes filières et des objectifs zonaux de développement des productions des différentes sources d'énergie avec l'attribution de 5 nouveaux projets d'éolien en mer d'ici 2023.

Pour parvenir à cette trajectoire ambitieuse, la loi énergie-climat, adoptée le 8 novembre 2019, a fixé comme cible de porter à 1GW par an le rythme d'attribution d'ici à 2024. Pour cela, le Gouvernement a procédé à une refonte du processus de développement des projets éoliens en mer, notamment pour en diminuer les coûts et les délais. Une réforme de méthode importante est aussi intervenue avec la loi du 10 août 2018 pour un État au service d'une société de confiance (ESSOC) qui offre une latitude plus importante dans les missions de l'État pour désigner le lauréat de l'appel d'offre d'un projet. Dorénavant, la participation du public sur les projets éoliens en mer est réalisée en amont des appels d'offre et porte sur le choix de la localisation de la zone préférentielle d'implantation du projet. L'État mène les études techniques et environnementales sur la zone concernée. L'autorisation délivrée est basée sur les caractéristiques variables du projet et une plus grande flexibilité sur les choix technologiques est laissée aux porteurs de projet. C'est dans ce cadre que se déroulera le prochain appel à projet éolien posé en mer de 500 à 1 000 MW au large de l'île d'Oléron.

Enfin, la loi d'accélération et simplification de l'action publique (ASAP) du 7 décembre 2020 prévoit plusieurs mesures permettant d'accroître le développement français de l'éolien en mer, parmi lesquelles on peut citer l'accélération des procédures, la mutualisation des débats publics par façade, l'encadrement de leur durée ou encore le traitement des recours par le Conseil d'État en premier et dernier ressort.

En France, les projets d'EMR sont encadrés par différents codes (Code de l'énergie, code de l'environnement, code de la propriété des personnes publiques) et, dans certains cas, par les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), comme celui de l'estuaire de la Gironde qui aborde les enjeux propres aux projets d'hydroliennes.

## ■ Enjeux

Les énergies marines renouvelables engendrent des impacts encore mal connus en termes d'artificialisation des fonds marins et des milieux côtiers (dégradation voire pertes d'habitats, augmentation de la turbidité), mais aussi en termes de nuisances générées (risques de collision pour l'avifaune marine et les oiseaux, nuisances sonores et lumineuses). À ce propos, l'éclairage et l'emplacement des installations offshores sont notamment susceptibles d'avoir un impact sur les oiseaux migrateurs et les oiseaux marins.

L'identification de zones propices au développement de ces nouvelles sources d'énergie, à commencer par l'éolien en mer, est donc un enjeu majeur et doit permettre de déterminer des secteurs réunissant des conditions d'acceptabilité sociale (en termes de modification du paysage notamment), de coexistence avec d'autres usages et activités, de préservation des milieux et espèces à enjeux (en mer mais aussi à terre) et de faisabilité technico-économique dans la perspective du lancement d'un appel d'offres. Une gouvernance adaptée et suffisamment formée pour suivre les différents projets d'énergies marines renouvelables de la façade est une des conditions de réussite pour faire aboutir des projets dont l'acceptation sociale est parfois difficile à obtenir.

Outre la protection des populations, la limitation des conflits d'usage avec les autres activités socio-économiques est un enjeu qui sera étroitement examiné. Cependant, tout en tenant compte de ces enjeux, il faut noter que la France s'est fixée comme objectif l'atteinte de 32% d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie d'ici 2030. Un bouquet énergétique diversifié (éoliennes posées ou flottantes, hydrolien houlomoteur...) axé sur l'innovation devra donc être développé et les EMR y joueront nécessairement un rôle important.

Le développement d'une telle filière constitue aussi une réelle opportunité pour les entreprises de la façade, notamment dans la perspective de création d'emplois futurs. L'enjeu pour les façades est donc de développer la part des énergies marines renouvelables en minimisant les impacts environnementaux et sociaux et en maximisant les retombées économiques.

## 2. Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ International/Européen/national

À l'échelle européenne, le paquet énergie climat « Objectifs 3 x 20 », adopté en 2008 et révisé en 2014, place la lutte contre le changement climatique et le développement des énergies renouvelables au premier rang des priorités de l'Union Européenne. Adopté lors du Conseil européen du 12 décembre 2008, ce plan d'action doit permettre à l'Union Européenne d'atteindre d'ici 2020 le triple objectif qu'elle s'était fixé en 2007 : réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à leurs niveaux de 1990, porter la part des énergies renouvelables à 20% de la consommation et réaliser 20% d'économies d'énergie.

Depuis 2009, la France a amorcé le développement des énergies marines renouvelables, notamment avec des appels à manifestation d'intérêt lancés par l'Etat dans le cadre des programmes d'investissement d'avenir. Afin de répondre aux différents enjeux exposés ci-dessus, le ministère en charge de l'environnement s'est impliqué dans la publication régulière de guides méthodologiques portant sur les études d'impact spécifiques aux énergies renouvelables. Ces guides visent à identifier, prévenir, réduire et si besoin compenser, à toutes les étapes du projet, les impacts issus des choix de localisation, de conception ou de réalisation des projets. La France souhaite également accentuer l'évitement des zones à forts enjeux pour le développement de ces nouvelles sources d'énergies. C'est notamment le cas avec la loi ESSOC (Loi pour un État au service d'une société de confiance) du 10 août 2018 qui a modifié les procédures d'octroi des autorisations des parcs en permettant une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux.

D'autre part, pour faire face aux enjeux environnementaux, les lignes directrices établies par la commission OSPAR (OSPAR Agreement 2015-08) invitent, pour les installations existantes et les nouvelles installations, à évaluer la pertinence de l'éclairage et les possibilités de réduction de l'éclairage (en nombre, intensité...).

Enfin, le CIMer 2021 a décidé de saisir la Commission nationale du débat public pour lancer le projet de parc éolien au large d'Oléron portant sur une zone de 300 km<sup>2</sup> en vue d'une puissance installée de 500 MW à 1 GW.

### ■ Infra-régional

Avec un potentiel énergétique houlomoteur estimé à plus de 4 600 MW, la région Nouvelle-Aquitaine fait du développement des énergies marines renouvelables une priorité. Dans ce contexte, le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) vise notamment à encourager et stabiliser de nouveaux modèles économiques basés sur la production et la consommation décentralisée

d'énergies renouvelables (ingénierie et financement de projets territoriaux, finance participative). À cet effet, la région Nouvelle-Aquitaine s'est associée aux territoires d'Euskadi dans le cadre de programmes euro-régionaux pour favoriser les partenariats scientifiques et technologiques. Elle a en outre passé une convention avec la communauté d'agglomération du Pays basque pour le développement des énergies marines renouvelables sur l'estuaire de l'Adour. Parmi les projets de production d'énergie houlomotrice et hydrolienne, une étude a été lancée pour sélectionner la zone la moins impactante pour la création d'un projet de ferme houlomotrice pour le port de Bayonne. L'étude de faisabilité de ce projet est en cours.

Afin de rationaliser le suivi des parcs éoliens en mer, notamment les mesures « Éviter-réduire-compenser » (dites « ERC ») nécessaires à l'autorisation environnementale, le Gouvernement a désigné la façade maritime comme étant l'échelle de référence de ce suivi. Lors du CIMer 2019, il a été décidé de créer, à l'échelle de chaque façade, un comité de gestion et de suivi de façade afin d'homogénéiser les mesures « ERC » et les suivis, et un conseil scientifique de façade qui apportera une expertise à ce comité. En cas de besoin spécifique, le comité de gestion et de suivi pourra être décliné en une commission particulière de gestion et de suivi propre à chaque parc éolien, sous la présidence du Préfet de département.

Au niveau de la façade, des actions sont d'ores et déjà menées pour développer ces nouvelles sources d'énergies comme les démarches de territoires à énergie positive qui permettent d'encourager le développement des énergies renouvelables (par exemple, en Haute Gironde avec le projet d'hydroliennes fluviales).

### **3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin**

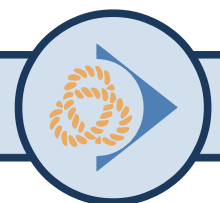
Face aux différents enjeux qui pèsent sur la filière des énergies marines renouvelables, notamment en termes d'identification de zone propice au déploiement de ces nouvelles technologies, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique :

#### **→ anticipera les évolutions de la filière sur la façade**

- 05-EMR-A01 : Préparer l'appel d'offre pour le projet éolien posé en mer au large de l'île d'Oléron
- 05-EMR-A02 : Accompagner le développement des projets et des filières houlomoteurs, hydroliens et éolien flottant au regard du potentiel littoral et maritime de la façade

#### **→ organisera les conditions d'une gouvernance adéquate pour suivre les différents projets de la filière à l'échelle de la façade**

- D01-OM-OE02-AN1 : Préfigurer une instance de coordination nationale des conseils scientifiques de façade (CSF) relatifs à l'éolien en mer



## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

L'extraction des ressources marines (extraction de granulats, forages d'hydrocarbures comme celui de Cazaux/Sanguinet ou de Parentis), le dragage des ports et de leurs chenaux et la pose de câbles sous-marins (notamment entre la France et l'Espagne) figurent parmi les principaux travaux maritimes et portuaires de la façade. Plus particulièrement, l'activité d'extraction de matériaux marins recouvre l'exploitation des gisements marins de matériaux siliceux ou, de manière plus ponctuelle, de matériaux calcaires (sables coquilliers). L'activité d'extraction de granulats marins répond à un besoin économique et social, lié à la production de logements, d'infrastructures et à la protection des populations. Ces matériaux extraits sont employés pour diverses activités telles que le BTP (Bâtiment, travaux publics), l'amendement des sols acides, le traitement des eaux, ou le rechargement des plages. La gestion des gisements et des principaux flux est effectuée à l'échelle du golfe de Gascogne.

Sur la façade Sud-Atlantique, deux concessions, une sur le Platin de Grave et l'autre à Chassiron, sont aujourd'hui exploitées et un permis exclusif de recherche a été délivré au large de l'estuaire de la Gironde. Cette activité s'effectue le plus souvent en circuits courts du fait du coût élevé du transport de granulats. Elle génère donc des emplois auprès d'entreprises sous-traitantes locales, et notamment dans les 4 principaux ports de la façade.

Concernant le dragage, l'entretien des infrastructures portuaires implique la réalisation d'opérations de dragage qui permettent d'assurer l'accès des navires aux bassins par le maintien d'un niveau d'eau adapté. Les sédiments dragués dans les ports français représentent annuellement près de 35 millions de m<sup>3</sup>. Si la majeure partie des sédiments est immergée, certains font l'objet d'une gestion à terre en vue d'une valorisation, d'un stockage ou d'un traitement. La dotation concernant le dragage des accès maritimes dans les ports, prévue à l'article R. 5313-69 du code des transports, constitue l'essentiel des dépenses d'entretien des ports. Au titre de cette obligation de financement par l'État, et suite aux annonces gouvernementales faites dans le cadre du CIMer 2016, une enveloppe supplémentaire a été affectée au dragage des ports en 2017. Cet effort s'est poursuivi en 2018 et a connu une nouvelle progression en 2019.

### ■ Cadre réglementaire

Les activités de dragages, et de clapage en particulier, sont réglementées aux niveaux international, européen et national pour permettre une gestion maîtrisée et respectueuse de l'environnement. La loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, dite loi biodiversité, a instauré une obligation de compatibilité des autorisations en mer et des dispositions des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) avec les objectifs environnementaux du plan d'action pour le milieu marin prévue à l'article L. 219-9 du code de l'environnement et qui est, depuis, intégrée dans le document stratégique de façade. Une analyse du lien de compatibilité des autorisations en mer avec les objectifs environnementaux et les SDAGE est réalisée avant la délivrance des autorisations notamment pour (1) les extensions portuaires ; (2) les travaux de défense contre la mer ; (3) les extractions de granulats marins et autres matières inertes minérales ou minières ; (4) le rechargement de plages ; (5) les cultures marines ; (6) tous les mouillages de navire, cales de mise à l'eau ; (7) la production d'EMR ; (8) les câbles/canalisation.

Au niveau réglementaire, pour pouvoir exploiter des granulats marins, il faut obtenir une concession, délivrée au titre du code minier, ainsi qu'un arrêté préfectoral d'ouverture des travaux miniers. En France, la Stratégie nationale pour la gestion durable des granulats terrestres et marins et des matériaux et substances de carrière a été élaborée en 2012 à la suite des différentes conclusions des Grenelles de l'environnement et de la mer. Elle a pour ambition de fournir un cadre permettant la sécurisation des approvisionnements et l'accès effectif aux gisements terrestres et marins tout en répondant à l'ensemble des enjeux associés (aménagement du territoire, politiques environnementales, économiques et sociales) dans une logique de développement durable, de gestion économe de la ressource, de recyclage et d'emplois de matériaux recyclés et de concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire.

Cette stratégie comporte un volet spécifique relatif aux granulats marins, destiné à « encadrer le développement de l'utilisation des granulats marins dans la définition et la mise en œuvre d'une politique maritime intégrée ». La mise en place des documents d'orientation et de gestion durable des granulats marins (DOGGM) constitue la déclinaison du volet marin de la stratégie pour la gestion durable des granulats terrestres et marins et des matériaux et substances de carrières. Ce document devra s'inscrire dans la continuité du « Guide méthodologique pour l'élaboration des documents d'orientations pour une gestion durable des granulats marins (DOGGM) » du MTE paru en 2017, tout en continuant de structurer le suivi et l'harmonisation de cette activité.

## ■ Enjeux

Ces activités exercent des impacts non négligeables sur les milieux marins. En effet, les phases de construction des infrastructures, qui impliquent des rejets d'hydrocarbures et de produits chimiques, des bruits sous-marins induits par le battage de pieux et des excavations, peuvent être des sources de perturbations importantes (bruit, modifications des fonds marins et du trait de côte, remise en suspension de particules, pollutions...). D'autres impacts, dont les effets peuvent perdurer dans le temps, peuvent également être mentionnés : turbidité/eutrophisation, extraction d'espèces, modification hydromorphologique, perte des fonctionnalités écologiques des milieux, etc. Ces impacts potentiellement importants sur le milieu marin nécessitent d'adopter une approche globale des ressources, intégrant les besoins des filières et des territoires, pour y répondre de façon équilibrée en adoptant des solutions de moindres incidences pour l'accès à la ressource, à son extraction et au transport.

Les enjeux concernant les sédiments sont cependant un peu différents s'il s'agit de granulats extraits pour l'exploitation minière, ou de ceux qui sont dragués sur le domaine public maritime pour entretenir la praticabilité des ports et des chenaux. Pour l'extraction de granulats, il s'agit avant tout de concilier les besoins d'extraction en mesurant correctement ces besoins pour avoir des niveaux de prélèvements optimisés et de limiter les nuisances à l'environnement marin et au trait de côte.

En ce qui concerne le dragage, la problématique intègre à la fois la protection des milieux naturels, la volonté de privilégier les transports maritimes et fluviaux et celle de valoriser les déchets. En effet, les sédiments dragués peuvent être gérés de trois façons différentes : par immersion ou remise en suspension (pour 90 % des sédiments marins), par réutilisation (s'ils ne sont pas contaminés) pour conserver le domaine maritime, recharger une plage ou restaurer un cordon dunaire par exemple, ou bien par gestion à terre (si leur immersion n'est pas possible compte tenu de considérations environnementales ou sanitaires). Le code de l'environnement encadre la gestion à terre des sédiments issus des activités de dragages lorsque leur immersion ou leur remise en suspension n'est pas permise. Sous réserve d'une étude d'incidence environnementale, ces sédiments sont valorisés à terre par différentes filières : mise en dépôt, épandage, remblaiement de carrière, travaux d'aménagement, etc. La prise en compte de l'intégralité de leur cycle de vie est donc cruciale. L'enjeu pour les façades est donc de maintenir la filière tout en l'accompagnant vers des pratiques aux impacts limités sur le milieu marin.

Ces activités représentent enfin un enjeu socio-économique pour la façade puisqu'elles génèrent des emplois sur les navires d'extraction de granulats, dans les ports, et *via* les activités utilisant ces matériaux.

## 2. Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ National

Lors du CIMer 2018 (mesure 39), les enjeux du traitement et de la valorisation des sédiments de dragage, en particulier dans les ports de plaisance, ont été intégrés dans les travaux en cours dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 85 de la loi sur l'économie bleue. Ainsi, à partir du 1er janvier 2025, le rejet en mer des sédiments et résidus de dragage pollués sera interdit. Une filière de traitement des sédiments et résidus et de récupération des macro-déchets associés est mise en place. Les seuils au-delà desquels les sédiments et résidus ne peuvent être immergés sont définis par voie réglementaire.

Le code de l'environnement précise que les dragages, et plus largement les rejets en mer, sont soumis à autorisation ou à déclaration au titre de la loi sur l'eau. Cette démarche nécessite d'évaluer les impacts de l'activité. Chaque opération de dragage et d'immersion fait ainsi l'objet d'une évaluation individuelle de son incidence environnementale en tenant compte des impacts cumulés. Le choix des conditions de réalisation est issu d'un compromis entre la prise en compte des enjeux écologiques (morphologiques, hydrographiques, biologiques, etc.) et socio-économiques (activités aquacoles, activités de loisirs, etc.), et la faisabilité technique à un coût acceptable. La demande d'autorisation prévoit également les moyens d'évaluation et de suivi des

travaux. Dans certaines conditions, une évaluation des incidences Natura 2000 est exigée. De plus, les arrêtés préfectoraux peuvent intégrer des prescriptions particulières en fonction des enjeux locaux.

Au niveau national, certaines mesures prises au titre du 1<sup>er</sup> cycle du Plan d'Action pour le Milieu Marin (PAMM) organise la mise en œuvre de conditions durables de l'extraction et la gestion des granulats marins, tout en réduisant ses impacts et en assurant la protection de certaines zones comme les vasières ou les nourriceries. La mesure M024-NAT1b vise ainsi à favoriser la mise en œuvre de schémas d'orientation territorialisés des opérations de dragage et des filières de gestion des sédiments, évolutifs et adaptés aux besoins locaux. En lien avec les conclusions de la conférence environnementale de 2013, le déploiement préconisé de schémas d'orientation territorialisés des opérations de dragage et des filières de gestion des sédiments devrait permettre d'aborder les besoins de dragage de façon globale, à une échelle pertinente, en appréhendant mieux les impacts cumulés pour diffuser les bonnes pratiques. Ils devront permettre d'anticiper les besoins des acteurs, et leur proposer les outils adaptés à l'optimisation environnementale de la gestion des sédiments dragués. Ils permettront également d'optimiser les filières de gestion des sédiments dragués par la recherche du meilleur compromis environnemental et technique à un coût acceptable. En Nouvelle-Aquitaine, les départements de Charente-Maritime et de Gironde ont adopté de tels schémas.

## ■ Infra-régional

À l'échelle de la façade, les modalités de gestion seront déclinées dans un Document d'Orientation et de Gestion Durable des Granulats Marins (DOGGM) qui tiendra compte de l'analyse prospective à horizon 2033 du Schéma Régional des Carrières (SRC) qui vise à évaluer les besoins en différents types de ressources, y compris en granulats marins. Sur la base des besoins en granulats marins identifiés dans le SRC, les orientations en matière de planification spatiale des activités d'extraction de granulats seront déclinées dans le DOGGM. Ce document permettra aux façades de définir la Stratégie d'autorisation d'ouverture de concessions.

Le grand port maritime de Bordeaux a défini une stratégie de gestion des sédiments marins en déclinaison des mesures du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'estuaire de la Gironde, coordonné par le syndicat mixte interdépartemental de développement de l'estuaire (SMIDDEST). Cette stratégie fixe les orientations d'extraction et de gestion durable des sédiments et a conduit notamment à la construction d'une nouvelle drague. Le conseil départemental de Charente-Maritime conduit une démarche similaire sous la forme d'un schéma territorialisé des opérations de dragage qui s'appliquera à l'ensemble des ports du département. Le même exercice est en cours dans département de la Gironde avec la participation du Parc Naturel Marin de l'estuaire de la Gironde et de la Mer des Pertuis au titre de son programme d'action 2019. Au niveau du bassin d'Arcachon, le syndicat intercommunal du Bassin d'Arcachon (SIBA) assure le dragage des chenaux et le désenvasement des ports afin de répondre aux enjeux de navigabilité et de sécurisation maritime.

Dans le cadre de son programme d'actions 2019, le Parc naturel Marin du Bassin d'Arcachon développe une vision intégrée du fonctionnement hydro-morpho-sédimentaire du bassin d'Arcachon, notamment autour du projet ARCADE, pour étudier les dynamiques et les évolutions géomorphologiques, hydrodynamiques et bio-sédimentaires du Bassin d'Arcachon à partir d'une vision intégrée, à l'échelle de l'ensemble du bassin et de son ouvert.

En termes d'attente des acteurs locaux, la pérennité du dragage au niveau de la façade dépend de la capacité de l'État à accompagner les démarches de valorisation des sédiments de dragage dans des filières aux circuits courts.

## 3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin

Face aux différents enjeux qui pèsent sur la filière des granulats marins et estuariens, notamment en termes d'impact sur les milieux marins et d'organisation de l'activité, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique :

→ organisera les conditions optimales pour permettre d'aborder les besoins de dragage de façon globale à une échelle pertinente en tenant compte des impacts cumulés

- 06-SED-A01 : Élaborer et mettre en œuvre le document d'orientation et de gestion des granulats marins (DOGGM) de manière cohérente avec le Schéma Régional des Carrières (SRC)
- D08-OE06-AN1 : Encourager et accompagner la réalisation de dragages mutualisés et favoriser la création pérenne de filières de valorisation des sédiments adaptées aux territoires



→ s'attachera à lutter contre les perturbateurs endocriniens

- D08-OE06-AN2 : Étudier, évaluer, réduire les sources de perturbateurs endocriniens déplacés en mer par les immersions de sédiments de dragage



## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

Le secteur de la plaisance et des activités et sports nautiques de loisirs concernent :

- la pêche à pied de loisirs,
- les activités sportives aquatiques comme le kitesurf, le canoë kayak ou le ski nautique,
- les activités sportives subaquatiques comme la randonnée sous-marine ou la plongée en apnée,
- la navigation de plaisance et les activités liées aux ports de plaisance.

La filière est essentiellement portée par le dynamisme du nautisme. Malgré des caractéristiques physiques (côtes charentaises peu profondes, marais, littoral aquitaine sableux et exposé à la houle,...) peu propices à son développement, la plaisance représente une part importante de l'activité économique et touristique de la façade Sud-Atlantique avec quatre bassins principaux de navigation : le Bassin d'Arcachon, les îles charentaises, l'estuaire de la Gironde et la côte basque. En 2019, 72 ports étaient recensés sur l'ensemble de la région, dont 48 en Charente-Maritime. Parmi ceux-ci, on peut citer le port des Minimes à la Rochelle qui dispose de 4500 places ou le Port d'Arcachon qui dispose de 2700 anneaux. À l'exception des Grands Ports Maritimes (GPM), la création, l'entretien et la gestion des ports décentralisés relèvent des collectivités territoriales (région, départements, communes et leurs groupements). L'exploitation portuaire est ensuite assurée soit en régie directe, soit déléguée à un concessionnaire qui peut avoir un statut public (CCI), semi-public (société d'économie mixte) ou privé (société privé, association).

Les activités de plaisance et des sports nautiques contribuent à l'attractivité de la façade puisqu'elles représentent à la fois une opportunité d'emploi et de loisir pour les résidents et un attrait touristique pour la pratique des activités ou les événements associés (manifestations sportives, festivals, événements nautiques). Ces activités peuvent cependant avoir des impacts sur les milieux marins, et notamment le dérangement des mammifères marins et la destruction des habitats.

L'activité de pêche de loisir, quant à elle, regroupe la pêche à pied (coquillages, algues et crustacés), la pêche du bord (poissons de roche, bar...) et la pêche embarquée (aloses, sardine, maquereau, lieu, dorade...). Ce loisir représente un atout pour le cadre de vie des résidents et attire les usagers plus occasionnels (notamment le tourisme). Il est à noter que les prélèvements effectués dans le cadre de la pêche de loisir sont beaucoup plus difficiles à quantifier que pour la pêche professionnelle.

### ■ Cadre réglementaire

En complément des places et anneaux dans les ports, des stationnements peuvent être autorisés au mouillage sous forme d'autorisation d'occupation temporaire (AOT) individuelle gérée par l'État ou de zone de mouillage et équipements légers (ZMEL au sens de l'article L. 2124-5 du code de la propriété des personnes publiques) transféré par l'État à une collectivité qui prend en charge l'organisation et l'attribution des mouillages, l'accueil des plaisanciers et l'octroi de services adaptés respectueux de l'environnement marin. L'établissement d'une ZMEL consiste donc à délimiter, sur le domaine public maritime, une aire d'accueil et de stationnement temporaire pour les navires qui soit aménagée avec des installations mobiles et relevables garantissant la réversibilité de l'affectation du site occupé. L'opportunité de chaque projet est examinée à l'échelle des bassins de navigation et fait l'objet d'une concertation préalable des services instructeurs. Un règlement de police spécifique est adossé à chaque ZMEL et définit les règles de navigation, les mesures à prendre en termes de balisage, les règles de sécurité et de prévention/lutte contre les pollutions de toute nature.

Face au développement constant de la navigation de plaisance, les stratégies départementales de gestion du domaine public maritime ont récemment intégré la gestion des mouillages des navires de plaisance afin de rationaliser l'occupation du domaine public maritime. Mais trente ans après la création du dispositif ZMEL, de nombreuses autorisations d'occupation temporaire individuelles sont encore délivrées pour des mouillages isolés sans qu'un regroupement au sein d'une ZMEL ne puisse être envisagé, notamment en raison du manque de candidats volontaires pour gérer ces installations. Or, différents acteurs estiment aujourd'hui que la création de ZMEL est un bon moyen de limiter la consommation d'espace maritime, notamment au regard des enjeux environnementaux du secteur et des caractéristiques propres au bassin de navigation.

En France, des mesures ont été prises pour réguler les activités de pêche maritime de loisir. L'activité est soumise aux dispositions du décret n°90-618 du 11 juillet 1990 relatif à l'exercice de la pêche maritime de loisir, ainsi qu'à celles des dispositions réglementaires nationales et communautaires applicables aux pêcheurs professionnels en ce qui concerne la taille minimale des captures autorisées, les caractéristiques et conditions d'emploi des engins de pêche, les modes et procédés, ainsi que les zones, périodes et interdictions de pêche. La pêche à pied de loisir n'est soumise à aucune formalité administrative préalable, sauf pour l'usage de filets qui nécessite une autorisation annuelle de pose. L'arrêté du 17 mai 2011, qui s'applique à la pêche maritime de loisir exercée sous toutes ses formes (à pied, du rivage, sous-marine ou embarquée), impose le marquage des prises de certaines espèces (dont le cabillaud, le lieu noir et jaune, la sole, le maquereau et le homard) afin de lutter contre le braconnage.

Suite au Grenelle de l'environnement, une charte d'engagement et d'objectifs pour une pêche maritime de loisir écoresponsable a été rédigée. Elle instaure un système de déclaration volontaire préalable à l'activité de pêche maritime de loisir, invitant les usagers à fournir leurs données de pêche. La démarche doit permettre d'une part, de récupérer des données sur l'impact de cette activité et d'autre part, la mise en place d'un suivi participant à la connaissance au niveau national des pratiques de la pêche récréative et des ressources associées. Cette télédéclaration permet également à chaque usager de recevoir une information complète sur la réglementation en vigueur, les sanctions potentielles en cas d'infraction, la sécurité et les bonnes pratiques de pêche à pied.

## ■ Enjeux

S'adressant à un public large, les activités nautiques sont un important levier de sensibilisation au milieu marin pour tous les âges. En effet, la pratique des activités de plaisance et de sports nautiques génère des impacts négatifs sur les écosystèmes littoraux et marins, qu'il s'agisse de pollutions (déchets, contaminants) ou de perturbation de la faune et des habitats (retournement de blocs, sur-fréquentation des sites, recours à des engins sonores, non respect des quotas ou taille minimale de pêche, dérangements des espèces...). Ces impacts peuvent être liés à la fois à des mauvaises pratiques à terre comme en mer ou au nombre de pratiquants toujours plus importants dans des espaces réduits. Ces activités sont aussi sources de pression foncière de part la surface des équipements qui lui est dédiée. L'enjeu pour la façade sera de concilier l'accès de ces activités au littoral, générateur d'attractivité pour la façade, et leur équilibre avec les autres activités littorales et maritimes, tout en s'assurant de leur durabilité et leur moindre impact sur les milieux marins. La question de la sensibilisation des usagers demeure cruciale.

Pour faire face à une demande en constante augmentation, la gestion organisationnelle et dynamique des places est une préoccupation permanente des gestionnaires de ports et de ZMEL pour rationaliser au plus juste l'espace maritime. C'est aussi un enjeu économique et environnemental pour les communes littorales qui doivent repenser le modèle économique de leur gestion pour conserver leur image de marque et de promotion touristique. Parallèlement, le développement des capacités portuaires concomitamment avec la préservation des milieux marins et une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux est un de ses principaux enjeux pour répondre au développement durable du nautisme.

Enfin, les activités de plaisance constituent un vecteur potentiel de transition écologique, énergétique et numérique à saisir par des changements de pratiques et/ou des équipements plus durables.

Concernant la pêche de loisir, il s'agit d'une activité multiforme (à pied, embarquée, subaquatique) s'exerçant sur des milieux variés, et moins encadrée que la pêche professionnelle. La réglementation peut être différente d'un département à l'autre sans que cela soit systématiquement justifié par les spécificités environnementales ou locales. Cette disparité de la réglementation est nuisible à sa lisibilité et donc à son application. Par ailleurs, la pratique de ce type de loisir peut parfois aller à l'encontre des efforts déjà mis en oeuvre par les pêcheurs professionnels. De plus, la pêche de loisir étant une pratique souvent ponctuelle et individuelle, il est difficile de déterminer un profil type de l'utilisateur et de mettre en oeuvre une sensibilisation ciblée et efficace.

## 2. Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ International/national

Au niveau national, la question de la capacité technique d'accueil des plaisanciers se pose de façon conjointe à la question de la protection durable des fonds marins, et en particulier des habitats marins sensibles. La réglementation des mouillages a donc évolué pour privilégier l'installation et le recours aux zones de mouillage écologiques. Le CIMer 2018 avait déjà souhaité inciter au regroupement des mouillages et à une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux dans la pratique de la plaisance en simplifiant la procédure de création des ZMEL. À cet effet, conformément au CIMer 2019, un dispositif de mouillages organisés est mis en

place au niveau de chaque façade et une harmonisation incitative des redevances vise à favoriser le recours à ces zones. Sur le terrain, les recherches et expérimentations autour de mouillages de moindre impact se multiplient.

En 2020, un guide national sur la réglementation applicable et les enjeux environnementaux liés aux mouillages, élaboré par le ministère en charge de l'environnement, permet d'accompagner les services de l'État et les collectivités littorales dans l'encadrement des mouillages de navires. Il éclaire notamment l'application du décret n°2020-677 du 4 juin 2020 sur les ZMEL. Cette mesure vise entre autre à privilégier une gestion collective des mouillages pour lutter contre les mouillages individuels et illégaux. Ce guide dispense des bonnes pratiques à adopter depuis la phase d'identification des zones propices à l'établissement d'une ZMEL jusqu'à la gestion des équipements en fin de vie.

Concernant les sports et loisirs de pleine nature à proximité des mammifères marins, en complément de l'arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2011 fixant la liste des mammifères marins protégés sur le territoire national et les modalités de protection dont l'interdiction de les approcher à une distance inférieure à 100 mètres dans les aires marines protégées mentionnées à l'article L. 334-1 du code de l'environnement, les préfets peuvent adopter des mesures complémentaires pour encadrer les sports et loisirs de pleine nature. Un plan d'action pour la protection des cétacés a aussi été initié en 2018. Il a pour objectifs de consolider les connaissances sur les populations de cétacés et d'inciter à des changements de pratiques pour diminuer les pressions anthropiques, dues notamment aux techniques de pêche, aux nuisances sonores et à la pollution littorale. Il s'agit aussi de favoriser une meilleure sensibilisation de tous les acteurs.

Cette stratégie nationale vient consolider un ensemble de politiques d'ores et déjà mises en place aux échelons international, européen, national et régional. Pour les eaux métropolitaines, une démarche communautaire, ayant vocation à atteindre le bon état écologique des eaux marines (directive cadre stratégie pour le milieu marin), se traduit par la mise en œuvre du programme de mesures du plan d'action pour le milieu marin (PAMM), qui se caractérise notamment par :

- des mesures transversales parmi lesquelles on peut citer des mesures relatives à la sensibilisation, la communication et la formation (M026-NAT2, M027-NAT2, M028-NAT2...) nécessaires pour mener la conduite du changement et modifier les pratiques ;
- des mesures locales propres à chaque façade pour apporter un éclairage particulier sur certaines politiques locales (gestion des mouillages en Sud-Atlantique...);
- des mesures à l'interface terre-mer qui ciblent les pollutions telluriques dont une mesure spécifique sur les aires de carénage (M013-NAT2) qui vise à cartographier les aires des ports de plaisance, zones de mouillage et chantiers nautiques pour inciter à la délimitation et la mutualisation de ces aires. Les résultats d'une première identification de sites, menée par le CEREMA, ont été présentés en 2019 et méritent d'être approfondie au niveau local. En effet, les aires de carénage sont soumises au code de l'environnement qui sanctionne toute action de rejet « [d']une ou des substances quelconques dont l'action ou les réactions entraînent, même provisoirement, des effets nuisibles sur la santé ou des dommages à la flore ou la faune ».

Parallèlement, le TBT (tributylétain) et ses dérivés, qui agissent comme biocides dans les systèmes anti-salissures et les peintures de la coque ou des surfaces extérieures des navires, sont inscrits sur la liste des substances « dangereuses » prioritaires de la directive cadre sur l'eau. En accord avec la convention internationale relative au contrôle des systèmes anti-salissures nuisibles sur les navires qui lutte contre les agents biocides et interdit les rejets de produits chimiques ou autres substances dangereuses pour le milieu marin, le règlement européen du 14 avril 2003 interdit ces composés dans les peintures des navires, du fait de leur forte toxicité pour l'environnement Cette interdiction est appliquée depuis le 1er janvier 2008 pour tous les navires entrant au sein des zones portuaires des États membres. Aujourd'hui, les peintures commercialisées ne contiennent plus de TBT mais restent polluantes puisqu'elles peuvent contenir des biocides. Pour cette raison, la réglementation nationale impose que le carénage s'effectue dans des conditions qui permettent d'exclure tout rejet direct vers le milieu. Toutefois, face au manque d'installations sur le littoral et à une gestion délicate des dispositifs de rétention, des opérations de carénages sans dispositif de protection adapté (carénage sauvage, ruissellement d'effluents sur les cales, etc.) sont encore observées par les services de l'État chargés des contrôles.

## ■ Infra-régional

Au niveau façade, le Parc naturel marin du Bassin d'Arcachon développe un projet d'expérimentation et de développement de mouillages innovants. Par ailleurs, le programme d'actions 2019 se donne pour objectif de réaliser un guide méthodologique sur la gestion durable des mouillages dans le cadre d'un site Natura 2000, à partir d'une étude sur le mouillage du port des Tuiles.

D'autre part, le plan de gestion du Parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis comporte une finalité spécifique quant à la réduction des pressions des activités de loisirs (dont le nombre de mouillage) qui impactent les herbiers de zostères.

Le SDAGE Adour Garonne 2016-2021 contribue à une eau de qualité satisfaisante pour les loisirs nautiques et la pêche à pied avec la disposition B30 qui vise à maintenir et restaurer la qualité des eaux de baignade, dans un cadre concerté à l'échelle des bassins versants ; la disposition B31 qui vise à limiter les risques sanitaires encourus par les pratiquants de loisirs nautiques et de pêche à pied littorale ; la disposition B32 qui vise à inciter les usagers des zones de navigation de loisir et des ports de plaisance en eau douce à réduire leur pollution ; la disposition B39 qui vise à réduire l'impact de la plaisance et du motonautisme.

Concernant les impératifs de protection des milieux marins, sensibiliser les usagers de la mer aux impacts que leurs activités font peser sur les milieux marins, notamment les sports et loisirs de nature, est une demande récurrente des acteurs afin de modifier les comportements.

### **3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin**

Aujourd'hui, les réglementations évoluent en faveur d'une meilleure prise en compte de l'environnement marin dans les pratiques de la plaisance et des loisirs nautiques, dont la pêche de loisirs. Les initiatives qui voient le jour méritent d'être approfondies. Les questionnements des gestionnaires de ports et de mouillages, qui font face à une demande grandissante dans des espaces contraints, doivent être entendus. La sensibilisation du public joue un rôle majeur.

Ainsi, face aux différents enjeux qui pèsent sur la filière de la plaisance et des loisirs nautiques, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique :

#### **→ appuiera la politique de gestion en cours sur les ZMEL et la navigation de plaisance**

- 07-PLA-A01 : Mettre en place une politique de gestion moins impactante des mouillages et des places de ports à l'échelle de la façade Sud-Atlantique
- 07-PLA-A02 : Étendre et pérenniser les démarches de gestion dynamique des places (à quai ou de passage)
- AT-03 : Développer une application intégratrice de la réglementation et des informations liées aux espaces, à destination de la navigation de plaisance

#### **→ sensibilisera les usagers aux bonnes pratiques**

- 07-PLA-A03 : Sensibiliser les usagers aux bonnes pratiques (pêche, navigation, environnement)
- D01-OM-OE06-AN2 : Structurer la pratique des sports et loisirs de nature côtiers et littoraux (informations, sensibilisation et réglementation) sur les questions de sensibilité des espèces et des milieux
- D08-OE04-AN1 : Recenser et équiper en système de traitement des effluents les aires de carénage des ports de plaisance, des zones de mouillage et des chantiers nautiques. Sensibiliser les gestionnaires et les usagers aux bonnes pratiques de carénage

#### **→ approfondira les mesures réglementaires**

- D01-MT-OE01-AN1 : Renforcer l'encadrement et la réglementation des sports et loisirs de pleine nature affectant les mammifères marins et des activités commerciales d'observation des mammifères marins
- D03-OE03-AN1 : Harmoniser et renforcer la réglementation relative à la pêche de loisir et sensibiliser les pêcheurs à sa mise en œuvre



## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

Sous l'effet de facteurs naturels tels que le vent, les courants ou les variations du niveau de la mer, le littoral est un espace en mouvement. Ces évolutions, parfois accentuées par les activités humaines et les effets du changement climatique, se caractérisent par une réduction ou une augmentation de la surface émergée liée à la perte ou au gain de sédiments le long du rivage de la mer, autrement dit à l'érosion côtière. Ces phénomènes d'érosion se traduisent par un recul du trait de côte. Très attractif avec ses plages, stations balnéaires et espaces naturels, le littoral de la façade Sud-Atlantique connaît une démographie croissante notamment lors des pics estivaux, et concentrent des enjeux environnementaux, sociétaux et économiques majeurs. Cette affluence crée une pression anthropique forte qui peut avoir des conséquences sur le milieu marin.

Le secteur du tourisme littoral recouvre l'ensemble des activités fournissant des biens ou services à destination de personnes en déplacement dans les communes littorales, que ce soit pour les loisirs ou en lien avec la profession. Cela inclut par exemple les hébergements, la restauration, les commerces ou encore les services de loisirs et culturels. Ce secteur recouvre également les activités balnéaires (baignade et fréquentation des plages). Il représente un poids économique important pour les communes littorales en facilitant l'installation de commerces et petites entreprises qui favorise la création d'emplois, notamment saisonniers, et accroît l'attractivité du territoire. La conjonction sur la façade Sud-Atlantique d'une grande affluence touristique, d'enjeux écologiques forts et de risques liés en partie à l'érosion côtière oblige cependant à considérer l'importance de préserver et valoriser le patrimoine et les paysages du littoral. L'aménagement y est par conséquent un sujet crucial à la fois dans la gestion de l'espace et dans celle des risques, amplifiés par les effets du changement climatique.

L'artificialisation des territoires littoraux désigne les actions d'aménagements qui transforment les sols, le trait de côte ou une partie de l'espace marin. Cette artificialisation résulte principalement de l'attractivité des espaces maritimes et littoraux (installation d'activités nouvelles) et de la mise en œuvre de stratégies de gestion des risques d'inondation, de submersion et d'érosion marine pour protéger ces espaces.

Face à ce constat, plusieurs dispositions stratégiques et réglementaires ont été prises pour renforcer la résilience des espaces littoraux en s'appuyant notamment sur le rôle des milieux naturels côtiers et en repensant l'aménagement du littoral et l'organisation territoriale des zones côtières.

### ■ Cadre réglementaire

Au niveau réglementaire, la question de l'aménagement du territoire est traitée au sein du code de l'urbanisme et de la loi n°86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral (loi littoral) qui vise d'une part, à encadrer l'aménagement du littoral pour le protéger de la pression immobilière, de l'urbanisme croissant et des aménagements excessifs et d'autre part, à permettre le libre accès au public des sentiers littoraux. Cela se traduit par :

- une maîtrise de l'urbanisme littoral caractérisé par la non constructibilité dans la bande littorale des 100 mètres pour que l'extension de l'urbanisation dans les communes littorales se réalise en continuité des agglomérations et villages existants, ou sous forme de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement,
- une protection stricte des espaces et milieux naturels les plus caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral.

D'autre part, la loi Littoral est complétée par l'article L 160-6 du code de l'urbanisme qui prévoit trois mètres le long du littoral sur lesquels un droit de passage doit être garanti, y compris sur les propriétés privées. L'ouverture de l'accès au littoral pour tous est une obligation dont la mise en œuvre va se poursuivre, notamment au travers des acquisitions et un travail particulier avec les propriétaires privés permettant de faire face et d'anticiper le recul du trait de côte. La bande tampon ainsi créée constituera également un espace de respiration entre le bâti et l'estran, réduisant les enjeux. Elle devra toutefois être suivie dans le temps pour garantir les conditions de sécurité d'accès et de fréquentation du littoral (évolution du trait de côte), mais également pour anticiper les démarches futures permettant le report de ce sentier plus en arrière.

Pour protéger l'environnement et les paysages, et mettre en valeur les espaces littoraux, des outils de classement de site et d'espace ont été créés, notamment les grands sites et les sites inscrits et classés qui visent à préserver des lieux dont le caractère exceptionnel justifie une protection nationale. En 2019, la France comptait près de 2700 sites classés et plus de 4000 sites inscrits. Par ailleurs, des outils de protection ont été mis en place avec la création d'espaces naturels sensibles, des territoires acquis par le conservatoire du littoral, des stratégies départementales de gestion du domaine public maritime, des opérations de restauration des milieux. Enfin, la sensibilisation du public et des usagers et l'éducation à l'environnement est un levier important de protection de l'environnement (sciences participatives, organisation d'évènements et de manifestations, aires marines éducatives).

## ■ Enjeux

Les enjeux de l'aménagement sur le littoral sont multiples. Pour protéger les populations, ce dernier doit notamment être adapté au recul du trait de côte mais aussi aux différents risques naturels que sont les inondations, les submersions marines ou encore les tempêtes par la mise en place d'une véritable culture du risque incluant une meilleure compréhension des phénomènes, et notamment du lien terre-mer (hydrodynamie, mouvements sédimentaires, fonctionnement des milieux à l'interface, etc.).

En plus de cette prise en compte des risques, l'aménagement du littoral doit aussi tenir compte de la préservation et la valorisation du patrimoine historique et paysager du littoral, de la protection de certains habitats et de la biodiversité associée, du maintien du patrimoine culturel et de l'accès du public au littoral. Tous ces éléments demeurent essentiels à l'attractivité touristique et au dynamisme de la région.

Toutefois, la réponse aux enjeux de l'aménagement ne peut plus être appréhendée sur la seule frange littorale qui tend à saturation, notamment en matière de foncier et de mobilité. De fait, la pérennité de l'activité touristique, qui dépend en grande partie des politiques publiques de protection et/ou de mise en valeur du patrimoine naturel et culturel local, pose la question d'une éventuelle réorganisation des activités et aménagements qui ne nécessitent pas la proximité de l'eau davantage dans les espaces rétro-littoraux qui disposeraient de capacités d'accueil et de développement avérées pour faire face au recul du trait de côte. Les territoires littoraux ont aussi tout intérêt à promouvoir ce qui fonde leur attractivité.

Parallèlement, le secteur du tourisme fait subir aux communes littorales une pression foncière majeure liée au besoin d'accueil d'une population résidentielle et touristique, démultipliée lors de la saison estivale. L'offre d'hébergement est confrontée à des difficultés qui sont induites par la très forte tension du marché immobilier (faible disponibilité, niveaux de prix élevés). Dans ce contexte, les saisonniers voire les nouveaux résidents à l'année peinent à rencontrer une offre adaptée à leurs besoins (phénomène d'éviction). La planification de l'offre de logements doit donc tenir compte de l'ensemble de ces besoins et anticiper ceux à venir, pour envisager une réponse globale, flexible, et prospective, qui soit mieux adaptée à la saisonnalité et à l'évolution de la fréquentation des espaces littoraux dans le temps.

La pression foncière engendrée par le tourisme littoral entraîne aussi une augmentation de l'artificialisation des territoires littoraux et une production accrue des eaux usées et des déchets, pour lesquels les stations de traitement ne sont pas toujours suffisamment dimensionnées. Cette situation a pour conséquence une augmentation des risques d'inondations, d'érosion et de submersion. Compte tenu de ces divers impacts sur l'environnement et des risques qui pèsent sur les activités et les personnes, le principal enjeu pour les communes littorales est donc de maintenir leur attractivité touristique, en diminuant l'artificialisation et le niveau des risques (inondations, érosion, submersion) associés à ces activités d'une part, et en diversifiant l'offre touristique tout au long de l'année d'autre part, pour diminuer cette pression. L'inscription dans le DSF d'un objectif de préservation du tiers naturel à l'échelle de la façade, objectif issu de la stratégie du conservatoire du littoral, est un axe majeur nécessitant à la fois un suivi général et des orientations dans les planifications à tous les niveaux, y compris jusqu'aux projets. Cet objectif permet, outre la préservation du paysage, de limiter l'augmentation des pressions anthropiques sur les zones à risques.

Ainsi, si elle guide actuellement le développement des territoires littoraux, l'économie touristique doit non seulement être mieux intégrée dans les planifications locales d'aménagement mais aussi être mieux articulée avec les autres enjeux en intégrant ceux liés au logement à ceux liés à l'emploi, aux déplacements, à la formation, aux loisirs, à la gestion de l'eau et de l'assainissement, ou encore à la protection des écosystèmes.

## 2. Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ International/national

Les opérations de classements des sites remarquables du littoral comme le classement des sites de la façade par l'Unesco sont un levier important de mise en valeur du patrimoine littoral. C'est le cas par exemple du phare de Cordouan dont la candidature est en cours d'examen.

Au niveau national, le Grenelle de la Mer a permis d'élaborer en 2012 une stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte pour mieux anticiper les évolutions du littoral et faciliter l'adaptation des territoires à ces changements. Elle définit 4 axes prioritaires : développer la connaissance de l'évolution du phénomène d'érosion et des dynamiques hydro-sédimentaires pour identifier les territoires à risque et améliorer l'action publique ; élaborer des stratégies locales partagées et adaptées ; renforcer l'information et la mobilisation de tous ; évoluer vers une doctrine de recomposition spatiale du territoire en insérant la gestion du trait de côte dans les stratégies et documents de planification en matière de prévention des risques et d'aménagements du littoral. Son programme d'action pour la période 2017-2019 conforte et poursuit ces réalisations.

En juillet 2019, une mission d'inspection sur la recomposition spatiale des territoires littoraux suivie d'une mission parlementaire pour repenser les politiques publiques sur le littoral ont permis d'exposer un certain nombre de recommandations. Suite à cette évaluation, un nouveau programme d'actions tenant compte de ces recommandations a été présenté au comité national de gestion du trait de côte. Il propose de nouvelles orientations stratégiques quant à la mise en place dans les territoires littoraux de stratégies à court, moyen et long termes pour anticiper l'évolution due à l'érosion.

Un des objectifs du Plan biodiversité de juillet 2018, confortant le contrat d'objectifs et de performance 2016-2020 du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres (CELRL), est d'étendre d'ici 2022 le domaine protégé du Conservatoire d'au moins 10 000 ha supplémentaires. La création et l'extension des périmètres d'intervention au niveau terrestre du CELRL se poursuit en particulier sur les zones basses. Cette politique d'acquisition foncière complète la politique d'affectation et d'attribution du domaine public maritime naturel au CELRL (mesure M005-NAT1b du plan d'action pour le milieu marin) qui font, toutes deux, partie intégrante de la stratégie d'intervention à long terme du Conservatoire du littoral 2015-2050.

Conformément aux objectifs du plan biodiversité, du plan national d'adaptation au changement climatique 2 (PNACC2) et de la Stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte (SNGITC), les solutions fondées sur la nature sont des mesures complémentaires à la mise en place d'ouvrages de protection des territoires littoraux qui peuvent permettre de limiter l'artificialisation. Ces solutions fondées sur la nature sont notamment portées par le programme Adapt'o du Conservatoire et les appels à projets 2019-2020 sur les solutions fondées sur la nature pour des territoires littoraux résilients.

Pour permettre une adaptation des territoires littoraux aux effets du changement climatique sur le trait de côte, le CIMer 2021 a pour ambition que soit créé un cadre pour l'adaptation des territoires littoraux au recul du trait de côte. Pour cela, il s'agira notamment d'expérimenter, en partenariat avec les communes de Saint-Jean-de-Luz et Lacanau, des opérations de recomposition territoriale avec les outils juridiques et financiers en cours d'élaboration.

### ■ Infra-régional

Le littoral aquitain étant un milieu particulièrement fragile, les stratégies de gestion des risques (inondations, érosion côtière, submersion marine...) ont été adaptées localement : plans de gestion des risques inondations Adour-Garonne et Loire-Bretagne ; stratégie régionale/locale de gestion de la bande côtière ; stratégies locales du risque inondation par submersion marine ; plans de prévention des risques littoraux des collectivités ; plan submersions rapides (PSR) qui vise à assurer la sécurité des personnes dans les zones exposées aux phénomènes brutaux de submersions (submersions marines, inondations consécutives à des ruptures de digues et crues soudaines ou ruissellements). Ces stratégies locales ont permis d'identifier au mieux les enjeux, scénarios et actions possibles. Ces risques sont également pris en compte dans les documents d'urbanisme comme les Schémas de cohérence territoriale (ScoT) ou les plans locaux d'urbanisme à échelle communale ou intercommunale (PLU(i)). A titre d'exemple, le département de la Gironde souhaite aujourd'hui aller plus loin et réfléchir à l'élaboration d'une stratégie de résilience du littoral et de l'estuaire girondin.

À l'échelle régionale, le COSOMENA/CESER préconise d'attirer l'habitat vers l'intérieur des terres, dans une logique de désengorgement des espaces littoraux, déjà très densifiés et artificialisés ; cela implique d'adapter la politique de mobilité et de travailler sur la localisation des activités économiques.

L'article 10 de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) modifie les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales et introduit l'élaboration d'un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) parmi les attributions de la région en matière



d'aménagement du territoire (décret n°2016-1071 du 3 août 2016). En se substituant aux schémas préexistants, ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes en lien avec plusieurs thématiques : équilibre et égalité des territoires, implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, désenclavement des territoires ruraux, habitat, gestion économe de l'espace, intermodalité et développement des transports, maîtrise et valorisation de l'énergie, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air, protection et restauration de la biodiversité, prévention et gestion des déchets. En Nouvelle-Aquitaine, après son adoption par le Conseil régional le 16 décembre 2019, le SRADDET a été approuvé par la Préfète de Région le 27 mars 2020.

De plus, la région a adopté en 2018 un Schéma Régional du développement du tourisme et des loisirs dont les trois principaux objectifs sont de pérenniser les richesses naturelles et patrimoniales qui constituent le socle de l'attractivité touristique régionale ; d'accompagner la compétitivité et la transformation des entreprises de la filière tourisme, notamment par le recours à l'innovation ; et de promouvoir un développement équilibré du territoire régional. Celui-ci est ensuite décliné dans les différents départements. Parallèlement, les Opérations Grand Site et « Site patrimonial remarquable » comme à Biarritz, Guéthary et Saint-Jean-de-Luz, permettent de valoriser le patrimoine du littoral.

Le groupement d'intérêt public littoral Aquitain (GIP littoral) souhaite, quant à lui, innover et promouvoir une gestion environnementale (durable) des sites fréquentés prenant en compte l'accessibilité, la gestion des flux, la gestion des déchets, le nettoyage des plages, la gestion économe de l'eau, la gestion agricole des espaces... Pour ce faire, depuis 2009, il réalise des Schémas plans plage dont les objectifs sont de contrôler et maîtriser la fréquentation en milieu naturel, mettre en place des équipements d'accueil du public, garantir la sécurité du public et préserver voire restaurer le milieu naturel. La démarche *Oléron Qualité Littoral* en est un bon exemple.

### **3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin**

Les travaux d'aménagement et travaux sur le littoral et en mer sont soumis à autorisation et exigent des études d'impacts. Les projets sont donc envisagés en prenant en compte la préservation du milieu marin.

Face aux différents enjeux qui pèsent sur l'aménagement et l'évolution du littoral, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique :

#### **→ accompagnera les démarches locales d'aménagement des territoires**

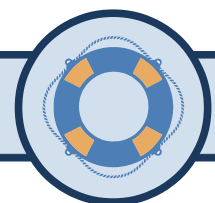
- 15-AT-A02 : Favoriser un aménagement concerté du territoire
- 08-TOU-A01 : Favoriser un tourisme durable, notamment à travers les documents d'urbanisme
- 08-TOU-A02 : Accompagner des projets d'aménagement et de gestion durable pour améliorer l'accueil et les mobilités des territoires littoraux
- D06-OE01-AN1 : Développer une vision stratégique de façade vers « zéro artificialisation nette »

#### **→ favorisera une approche intégrée et partagée des risques côtiers pour protéger les populations**

- 09-RSQ-A01 : Promouvoir une approche intégrée des risques côtiers et préserver les milieux naturels qui participent à un fonctionnement équilibré et dynamique du littoral
- 09-RSQ-A02 : Établir un plan de communication sur les risques littoraux avec des messages clairs et pédagogiques largement diffusables
- D01-HB-OE06-AN3 : Partager une meilleure connaissance des impacts des opérations de réduction de la vulnérabilité des territoires littoraux

#### **→ s'attachera à valoriser et préserver le patrimoine littoral et culturel de la façade**

- 11-PAY-A01 : Connaître et communiquer sur la valeur écologique et patrimoniale des paysages littoraux
- 11-PAY-A02 : Identifier le patrimoine bâti menacé par l'évolution du trait de côte
- 11-PAY-A03 : Poursuivre la politique de préservation et de valorisation des sites emblématiques du littoral
- 11-PAY-A04 : Améliorer la continuité de la servitude piétons « sentier du littoral » en Nouvelle-Aquitaine
- D01-OM-OE05-AN1 : Identifier, maintenir et restaurer les habitats médiolittoraux et les habitats fonctionnels des oiseaux marins dégradés ou exposés à la compression des habitats littoraux



## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

La sécurité maritime recouvre la sauvegarde de la vie humaine, l'assistance des navires en difficulté, le sauvetage, la signalisation maritime et la réponse de la sécurité civile en mer. La sûreté maritime concerne la prévention et la lutte contre les actes illicites à l'encontre d'un navire, de personnes ou d'installations portuaires. Ces fonctions régaliennes visent en particulier la préservation de la vie humaine et la protection de l'environnement en mer.

Pour y répondre, un réseau conséquent d'acteurs travaillent de concert pour offrir des conditions optimales de navigation et les établissements de signalisation maritime doivent continuellement être opérationnel. Cette priorité s'inscrit dans une optique d'efficacité en privilégiant le retour d'expérience, le réseau et la construction de navires plus polyvalents et mieux adaptés. Le domaine de la signalisation maritime bénéficie aussi de l'apport des nouvelles technologies et développe de nouvelles méthodes de balisage, virtuel notamment.

### ■ Cadre réglementaire

Les missions liées à la sécurité et la sûreté maritimes s'inscrivent pour la plupart dans un cadre international (organisation maritime internationale, Association Internationale de la Signalisation Maritime) ou européen (SG MOVE et Agence Européenne de Sécurité Maritime). Au-delà de la bande des 300 mètres, les pouvoirs de police de l'État s'exercent notamment *via* l'Action de l'État en Mer (AEM) dont les missions sont définies dans l'arrêté du 27 mars 2007. Parmi ces missions, (1) sauvegarder la vie humaine et porter assistance aux navires en difficulté, (2) lutter contre les trafics illicites par voie maritime, (3) lutter contre les pollutions maritimes et les rejets illicites, (4) lutter contre les activités de pêche illégales, (5) préserver les aires marines protégées et (6) assurer la sûreté en mer sont prioritaires.

La réglementation relative à la pollution en mer est essentiellement encadrée à l'échelle internationale. Pour limiter les risques de pollution, de nombreuses règles de construction et d'équipements ont été imposées aux navires, notamment suite à la convention internationale MARPOL pour la prévention de la pollution par les navires. Suite à la catastrophe de l'Amoco Cadiz en 1978, le dispositif POLMAR a été institué. Il vise à assurer la coordination des moyens humains et des moyens de lutte contre les pollutions. Son enjeu est de limiter au mieux les effets des pollutions sur les populations, l'environnement et sur les intérêts des acteurs locaux.

Après le naufrage du pétrolier Erika en 1999 et du Prestige en 2002, l'Union Européenne (UE) a réformé drastiquement le régime existant en adoptant de nouvelles règles et normes plus strictes pour la sécurité maritime et prévenir les accidents en mer, et en particulier ceux qui impliquent des tankers pétroliers. Regroupé sous l'appellation « paquets Erika », cet ensemble de mesures législatives a été émis par la Commission européenne avant d'être transposé dans le droit français. Chacun des trois paquets Erika est relatif à une série de mesures spécifiques :

- Le paquet Erika I propose essentiellement des mesures réglementaires à court terme tel que le renforcement des contrôles à bord des navires ;
- Le paquet Erika II vise au renforcement des mesures de sécurité déjà existantes et davantage axé sur une action à long terme ;
- Le paquet Erika III adopté en 2009 étend l'arsenal législatif pour couvrir toutes les chaînes de responsabilité dans le secteur maritime et combattre la pratique du pavillon de complaisance, avec des mesures relatives à la sécurité maritime réparties selon deux axes : la prévention renforcée des accidents et des pollutions, et le traitement de la suite des accidents (condition d'octroi des pavillons européens, renforcement des systèmes de surveillance du trafic maritime, enquêtes après accidents, etc.).

Dans ce cadre, les directions interrégionales de la mer (DIRM) sont mobilisées pour mettre en œuvre différentes missions : la signalisation maritime, la lutte contre les pollutions marines, le contrôle de la sécurité des navires et le sauvetage en mer.

Les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), placés sous l'autorité des préfets maritimes, assurent plusieurs types de missions : recherche et sauvetages maritimes d'une part, surveillance de

la navigation, des pêches et des pollutions marines d'autre part. Pour apporter une réponse adaptée et immédiate à la survenance d'un accident, le CROSS peut mobiliser en tant que de besoin, tous les moyens nautiques et aériens de l'action de l'État en mer (AEM), des collectivités, de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) et les moyens privés.

En ce qui concerne les ports, la sûreté portuaire impose à tous les ports et toutes les installations portuaires la réalisation d'une évaluation de sûreté puis l'établissement d'un plan de sûreté du port ou de l'installation portuaire.

## ■ Enjeux

À la suite des retours d'expérience conduits sur le volet terrestre conjointement par le ministère en charge de l'environnement et le ministère de l'Intérieur, notamment après la collision *Ulysse-Virginia* en Corse, le naufrage du *Grande America* dans le Golfe de Gascogne et l'échouement du *Rhodanus* au large de Bonifacio, des axes de progrès ont été identifiés sur l'optimisation des moyens de surveillance et de lutte en mer (organisation des services de l'État, mise en œuvre sur le terrain, interface terre-mer, aspects financiers, circulation de l'information). Ils se structurent selon plusieurs enjeux :

- le premier enjeu réside dans le maintien des capacités de lutte et de réaction existantes pour assurer un maillage au plus juste sur l'ensemble du territoire et permettre aux équipes de rester sensibilisées, formées et alertes (réseau, formation, partage d'expérience et de connaissance) ;
- un autre enjeu se traduit par la poursuite des réflexions autour de l'évolution du maillage territorial des stockages secondaires avec les représentants de l'État et les partenaires concernés, que ce soit en matière de localisation ou de contenu. Ces réflexions tiendront compte des autres moyens disponibles sur le territoire (ports, services départementaux d'incendie et de secours, industriels) et doivent permettre d'optimiser les coûts d'entretien et d'utilisation.
- un dernier enjeu réside dans la mise à disposition et le maintien en conditions opérationnelles des moyens nautiques, numériques et technologiques performants. Dans le domaine de la signalisation maritime par exemple, la modernisation de la flottille de l'armement des phares et balises est une question essentielle.

## II – Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ International/Européen

En matière de sécurité et sûreté maritimes, la France doit mettre en œuvre les obligations découlant de la signature des conventions internationales de l'Organisation maritime internationale (OMI), relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention Solas) et la prévention des pollutions marines (Convention Marpol). À cet effet, elle exerce son autorité à plusieurs titres :

- en tant qu'État du pavillon, elle doit garantir le respect des normes internationales requises à bord des navires français ;
- en tant qu'État du port, elle doit effectuer les contrôles requis des navires de commerce étrangers faisant escale dans nos ports ;
- en tant qu'État côtier, elle sécurise, avec le réseau des phares et balises, les routes de navigation et les approches portuaires et exerce une sauvegarde et une surveillance de la navigation maritime le long des côtes françaises avec les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

### ■ National/local

Au niveau national, le dispositif POLMAR est déclenché en cas de pollution marine accidentelle qui peut être due à un dégazage, un déballastage, une avarie, un abordage ou un accident, en mer ou sur un estuaire. Il se compose d'un volet maritime et d'un volet terrestre. Le volet maritime est placé sous l'égide du préfet maritime qui dispose des moyens interministériels de l'action de l'État en mer tandis que le dispositif POLMAR terre est une mesure interministérielle confiée localement au préfet de département et destinée à lutter contre les pollutions par hydrocarbures sur le littoral. Le volet terrestre repose sur des moyens humains diversifiés parmi lesquels :

- le correspondant POLMAR départemental placé dans les directions départementales des territoires et de la mer (DDTM) ;

- les personnels des centres de stockage placés au sein de la direction interrégionale de la mer (DIRM) ;
- le délégué de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de zone de défense et sécurité ;
- les formations militaires des unités de sécurité civile ;
- le service départemental d'incendie et de secours ;
- le conseil régional ;
- le conseil départemental ;
- les communes.

Le préfet de zone de défense et de sécurité assure la cohérence des actions terrestres et maritimes. En 2005, le volet POLMAR a intégré le dispositif Organisation de la Réponse de Sécurité Civile (ORSEC).

Le CIMer 2019 a identifié sept objectifs prioritaires concernant la sécurité et la sûreté en mer : approuver et mettre en œuvre le schéma directeur de la Fonction Garde-Côtes ; pérenniser le modèle du sauvetage en mer (SNSM) par une feuille de route partenariale et la participation de l'État au budget de la SNSM ; optimiser certains champs du dispositif de lutte contre les pollutions marines ; assurer une information et une sensibilisation des autorités portuaires et des compagnies maritimes au risque de brouillage des signaux de géolocalisation des navires ; lutter contre les consommations d'alcool et de produits stupéfiants en mer ; forfaitiser le paiement de certaines contraventions de la 5<sup>e</sup> classe.

Afin de permettre aux équipes de gestion de crise des représentants de l'État en mer de disposer d'une expertise qui soit en mesure d'analyser les documents fournis par les armateurs (conditions de stabilité, synthèse des efforts s'exerçant sur la coque, plan de sauvetage, etc.), l'État a créé un réseau « *assistance navire en difficulté* » (ANED) rassemblant les principaux établissements académiques, laboratoires et centres d'études en mesure de renforcer la capacité d'analyse des autorités maritimes, sans qu'il se substitue aux équipes d'experts des administrations concernées.

Pour mener à bien chaque année les missions qui leur sont confiées, en particulier pour faire face à plus de 20 000 demandes d'interventions de secours en mer, les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) font l'objet d'un programme de modernisation, particulièrement avec le déploiement d'un nouveau logiciel de recherche en mer, SeaMIS, et le lancement d'un projet de système d'information pour la surveillance de la navigation maritime, SurNav, qui permettra d'améliorer la prédictibilité des collisions en mer et, de ce fait, de prévenir la survenance d'accidents entre navires.

### **3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin**

La création d'un pôle national d'expertise permettra notamment de répondre au besoin de capitalisation des expériences d'une part, et de constitution d'une offre nationale de stocks de matériels au profit des préfets de zone de défense et de sécurité d'autre part.

Pour répondre aux différents enjeux qui pèsent sur la sûreté et sécurité maritimes, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique :

#### **→ déclinera les stratégies nationales et locales existantes**

- 10-SEC-A01 : Maintenir les capacités de réaction existantes notamment en capitalisant sur les retours d'expérience, les formations et la vie de réseau
- 10-SEC-A02 : Mobiliser et sensibiliser l'ensemble des acteurs pour assurer la sécurité des conditions de navigation
- 10-SEC-A03 : Optimiser le dispositif de surveillance de la façade



## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

Ce secteur recouvre l'ensemble des activités de recherche scientifique et de développement expérimental menés par différentes entités (laboratoires, institut de recherche, centres d'études...) pour l'État, les établissements de l'enseignement supérieur ou encore les associations et fondations sans but lucratif. Ces activités font souvent appel à des connaissances scientifiques interdisciplinaires nécessitant des coopérations. La connaissance des différentes composantes (hydrologique, chimique, biologique, physique...) de la mer et la compréhension de ses interactions avec la biosphère constituent des défis pour la recherche. Ils conditionnent la capacité d'une part, à évaluer, anticiper et agir pour préserver la biodiversité et les services écosystémiques et d'autre part, à développer durablement les activités maritimes et à répondre aux enjeux économiques et sociaux majeurs (adaptation au changement climatique, atténuation des risques naturels, accès aux ressources minérales et énergétiques).

### ■ Cadre réglementaire

Globalement, six instruments nationaux participent à une meilleure connaissance et préservation des écosystèmes marins et littoraux :

- la mise en œuvre de la directive-cadre « stratégie pour les milieux marins » qui n'exige toutefois pas l'acquisition de connaissances autres que celles relatives à la surveillance du milieu marin prises dans le cadre du programme de surveillance du Plan d'action pour le milieu marin (PAMM) et intégré dans le DSF ;
- la mise en œuvre de la stratégie nationale de gestion du trait de côte ;
- le développement des parcs naturels marins et des zones Natura 2000 en mer ;
- la mise en œuvre de plans nationaux d'action visant à préserver spécifiquement certaines espèces ;
- la lutte contre les pollutions marines (Dispositif POLMAR) ;
- la Stratégie nationale pour la biodiversité.

Ces actions sont conduites grâce aux partenariats que le ministère de la transition écologique a noué avec les partenaires historiques en matière de milieux marins : l'OFB, l'IFREMER, le SHOM, le CEDRE, le CNRS, le MNHN, le CEREMA, le BRGM, etc.

### ■ Enjeux

Sur le plan des connaissances, un premier enjeu réside dans l'acquisition et la mise à jour des connaissances scientifiques sur le milieu marin pour, plus particulièrement, tisser le lien entre les pressions anthropiques et les impacts directs ou indirects qui pèsent sur les écosystèmes marins et mettre en place les politiques environnementales adaptées et mieux maîtrisées. En outre, l'exploration des ressources marines sera nécessaire pour le développement de nombreuses activités : aquacultures, pêche, mise en valeur des ressources biologiques, animales et végétales, énergies marines renouvelables, transport maritime, fonctionnement des écosystèmes, impact des activités... De même, un autre enjeu consiste à valoriser la masse de données recueillies par l'intermédiaire des différents programmes, bases de données et dispositifs de suivi mis en place. Enfin, un enjeu crucial est la mise en réseau des acteurs de la mer et du littoral pour éviter un cloisonnement et, au contraire, mutualiser les connaissances des différents acteurs sur le milieu marin.

Sur le plan de la recherche, le développement d'innovations techniques et technologiques permettant de récolter des données nouvelles et à venir est un enjeu important. Sur cet aspect, l'accroissement des sciences participatives, permettant de faire intervenir les citoyens dans des actions de collecte et de partage de données, revêt un caractère intéressant qu'il faudrait sans doute intensifier. Enfin, un dernier enjeu réside dans la meilleure accessibilité des données qui permettrait de fluidifier le partage de connaissances.

## 2. Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ International/Européen

À l'échelle internationale, la connaissance du milieu marin devrait être au cœur des futures préoccupations grâce à la Décennie des Nations Unies pour les sciences océaniques au service du développement durable (2021-2030) portée par la Plateforme Océan Climat et la commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO.

À l'échelle de l'Union Européenne, la directive cadre « Stratégie pour le milieu marin » (DCSMM) et la directive cadre « pour la planification de l'espace maritime » (DCPEM) évoquent toutes deux l'intérêt de la recherche dans le domaine maritime. Des études sont aussi menées sur les milieux marins dans le cadre de la directive cadre sur l'eau avec une attention toute particulière pour améliorer la connaissance de la qualité des eaux littorales et du fonctionnement écosystémique des milieux marins, notamment sur les zones particulièrement sensibles de la bande côtière (eaux conchylicoles, eaux de baignades, etc.) ou encore dans les zones fonctionnelles. Le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMP) finance aussi l'amélioration de la connaissance de l'état du milieu marin (mesure 80).

### ■ National

À l'échelle nationale, le CIMer 2018 avait fait du lien entre les Français et la mer une de ses priorités. Trois portails d'information en matière maritime ont notamment été mis en ligne (milieumarinfrance, limites maritimes et Geolittoral). Le CIMer 2018 a aussi décidé (mesure 78) que l'État poursuive le développement de la culture maritime par l'accompagnement de la « Génération Océan » dont l'objectif est d'encourager toutes les initiatives qui favorisent la sensibilisation, l'information, la connaissance et la culture en rapport avec la mer. Plus largement, suite au CIMer 2019, l'État soutient le programme « Un océan de solutions », qui a été élaboré par l'alliance AllEnvi et regroupe tous les établissements d'enseignement supérieur et de recherche investis dans la recherche sur l'environnement. Ce programme de recherche servira de base à la feuille de route nationale pour la recherche sur les océans, alimentera la réflexion pour le futur programme-cadre « Horizon Europe » et s'inscrira dans les actions multilatérales (comme la Décennie des océans portée par l'UNESCO). Le CIMer 2021 identifie comme priorité d'explorer dans la durée les grands fonds, afin d'augmenter notre connaissance des écosystèmes naturels et des ressources minérales sous-marines, en mobilisant la communauté scientifique nationale.

Un programme d'acquisition de connaissances (PAC), piloté au niveau national, a également été mis en place pour présenter les sujets sur lesquels la connaissance doit être complétée, améliorée ou mieux diffusée et valorisée. Il doit permettre de soutenir les politiques publiques sur l'environnement marin et être en cohérence avec la mise en œuvre de la feuille de route « biodiversité marine, mer et océans ». Il permettra d'obtenir des données et des connaissances régulièrement mises à jour et indispensables à la mise en œuvre des travaux cycliques de la DCSMM/DCPEM. Les nouvelles connaissances acquises permettront d'aider à la prise de décision pour mettre en place une gestion optimisée des espaces maritimes de la façade qui tiennent compte des enjeux environnementaux. Les actions du DSF seront ensuite adaptées en fonction de l'évolution de ces connaissances.

Par ailleurs, à l'Assemblée nationale, la *Team maritime* rassemblant une vingtaine de députés a été créée au printemps 2018, à l'initiative de Sophie Panonacle, députée de la troisième circonscription de Gironde. Le but de ce groupe est de promouvoir une véritable politique de la mer en France, notamment concentrée sur 7 thématiques particulières dont une sur la recherche océanographique et l'innovation maritime.

### ■ Infra-régional

En Nouvelle-Aquitaine, plusieurs programmes dédiés et structures porteuses engagent des actions concrètes visant à enrichir les connaissances sur les milieux marins (écosystème, habitats remarquables, espèces à enjeu...). Pour n'en citer que quelques-uns, le Syndicat intercommunal du Bassin d'Arcachon assemble toutes les connaissances environnementales à l'échelle du Bassin d'Arcachon dans des publications à destination des acteurs locaux pour qu'ils s'acculturent rapidement aux enjeux écologiques locaux. Le groupement d'intérêt scientifique littoral basque a été créé en 2013 pour faire émerger des projets de recherche et développement en adéquation avec les besoins des collectivités à l'échelle transfrontalière sur des sujets comme la qualité de l'eau, les déchets ou les risques littoraux. De même, le SDAGE Adour 2016-2021 comprend une mesure B41 sur l'amélioration des connaissances sur les écosystèmes lacustres estuariens et côtiers. Les deux parcs naturels marins de la façade (Bassin d'Arcachon et Estuaire de la Gironde et de la Mer des Pertuis) ont inscrit dans leur programme d'action des mesures concernant l'acquisition de connaissances sur le milieu marin. De plus, le GIP littoral ambitionne d'accompagner la mise en réseau et l'information des acteurs (gestionnaires, collectivités, services de l'État, offices de tourisme, représentants des usagers, prestataires d'activités, associations...) au sein

des sites naturels dans le cadre des projets suivis par le GIP littoral. Le SAGE de la Gironde a aussi pour objectif de renforcer les réseaux de mesures et valoriser les données existantes.

Enfin, le Comité interdépartemental des pêches maritimes et des élevages marins de Pyrénées-Atlantiques Landes (CIDPMEM) finance et/ou participe à des programmes d'échantillonnage des captures tandis que le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM) et les professionnels de la pêche contribuent au programme de connaissance de la ressource halieutique et participent aux projets d'analyse de risques pêches pour mesurer les impacts des engins de pêche sur les habitats (PAMPAQ sur les zones Natura 2000 du pays basque, PIMBA sur le Bassin d'Arcachon, ARPEG et « diagnostic pêche » au sein du parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et la mer des Pertuis). Il participe aussi au projet Repang pour le repeuplement des civelles et au projet LICADO pour limiter les captures accidentelles de petits cétacés. L'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (ex IRSTEA) met en réseau des chercheurs, des acteurs institutionnels et des professionnels pour identifier des pistes de recherche. Les clubs de plongée (FFESSM) réalisent bénévolement des inventaires des espèces subaquatiques animales et végétales (notamment via l'alimentation du site participatif DORIS) pour récolter des données sur les espèces non commercialisées. Les parcs marins mettent également en œuvre des observatoires et des programmes de suivi des milieux et des espèces faunistiques et floristiques. Les universités et instituts de recherche mènent aussi des programmes de recherche, soutenus par les collectivités territoriales. Par exemple, l'université de La Rochelle organise annuellement des Rencontres sur la thématique du « Littoral Urbain Durable Intelligent ». L'Institut des Milieux Marins participe à de nombreux programmes concernant la connaissance, la cartographie et l'impact des activités sur les habitats d'intérêts communautaires intertidaux et subtidaux rocheux mais aussi notamment, au programme de recherche sur l'état et l'évolution de la qualité du littoral (MICROPOLIT). L'acquisition de toutes ces connaissances permet d'apporter des éléments d'aide à la décision et à l'élaboration de stratégies de gestion mais aussi à sensibiliser les différents publics aux richesses naturelles marines de la façade Sud-Atlantique.

### **3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin**

Pour améliorer la connaissance et faire évoluer les pratiques, la mise en réseau et l'interaction entre professionnels et établissements de recherche, qui s'opèrent déjà en local au sein de structures d'appui à l'innovation et au développement économique, est un atout qu'il faut pérenniser/inscrire dans la durée. Des réflexions quant à une utilisation optimale des outils et dispositifs nautiques existants doivent se poursuivre pour faciliter les économies d'échelle, les exercices de recherche et le partage des informations. Enfin, les connaissances acquises et partagées permettront de soutenir les politiques publiques engagées à la fois pour préserver l'environnement marin et assurer le développement durable des activités.

Face aux différents enjeux qui pèsent sur la recherche et connaissance, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique :

#### **→ proposera des actions locales complémentaires**

- 12-R-CO-A01 : S'appuyer sur les structures existantes pour partager les connaissances, valoriser les bonnes pratiques mises en œuvre sur chaque territoire et dynamiser les échanges
- 12-R-CO-A02 : Développer et valoriser les connaissances sur l'économie maritime
- 12-R-CO-A03 : Optimiser l'usage des équipements en mer et des moyens nautiques et scientifiques pour acquérir et partager les connaissances sur le milieu marin
- 12-R-CO-A04 : Faciliter la mise en réseau des acteurs et le partage des connaissances, en s'appuyant notamment sur la gouvernance existante
- 12-R-CO-A05 : Mettre en place un accompagnement spécifique des DSF



## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

Fort de un tissu économique diversifié, la région Nouvelle-Aquitaine dispose de filières économiques solides, structurées notamment autour de pôles de compétitivité et de clusters, ainsi que d'une forte capacité de recherche et développement. La région comprend un important vivier de jeunes entreprises et de PME innovantes capables de favoriser la transition de l'économie régionale vers les marchés du futur et participer à la création des entreprises de taille intermédiaire régionales de demain. Au regard du contexte de compétition internationale, innover est un défi important, en particulier dans la filière de l'industrie navale et nautique, très sensible à la demande internationale.

### ■ Cadre réglementaire

Conformément à la loi du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale et à la loi du 7 août 2015 portant la nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe), les Régions ont élaboré, adopté et mis en œuvre trois documents stratégiques dont le Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation (SRDEII). Le SRDEII constitue le cadre politique de référence pour l'action de la Région en matière d'aides aux entreprises, de soutien à l'internationalisation et d'aides à l'investissement immobilier et à l'innovation des entreprises, ainsi que les orientations relatives à l'attractivité du territoire régional pour la période 2017-2021. Il organise, sur le territoire régional, la complémentarité des actions menées par la Région en matière d'aides aux entreprises avec les actions menées par les collectivités territoriales et leurs groupements. En Nouvelle-Aquitaine, le soutien financier apporté par la Région sur les projets innovants se décline en plusieurs priorités parmi lesquelles : soutenir l'investissement et l'emploi ; innover dans tous les territoires ; créer les activités de demain (et les développer à l'échelle mondiale).

Après 2010 et 2014, le gouvernement a mis en place en 2016 un 3<sup>e</sup> Programme d'Investissements d'Avenir (PIA), doté de 10 milliards d'euros, pour financer de manière ciblée des investissements structurants dans la recherche et l'innovation. Ce programme a été régionalisé pour bénéficier de la connaissance fine des réalités territoriales et des acteurs économiques locaux de la Région. L'innovation appartenant au champ de compétences de la région, celle-ci a donc un rôle important dans le soutien des projets d'innovation notamment sur le plan financier.

Début 2018, un appel à projet « Projets d'avenir Innovation » sur l'innovation et l'usine du futur a été lancé conjointement par la Région Nouvelle-Aquitaine et les services de l'État en région. Cet appel à projet est la première concrétisation du volet régional du 3<sup>e</sup> volet du Programme des Investissements d'avenir dans le cadre duquel l'État et la Région codécideront et cofinanceront des projets présentés par les PME. L'appel à projets a pour objectif de favoriser la mise sur le marché de produits et de services innovants à forte valeur ajoutée, se rattachant à une ou plusieurs filières prioritaires du Schéma régional de développement économique d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) et ayant un lien avec les domaines d'applications tels que la mobilité (aéronautique, ferroviaire, automobile, nautisme...), la sécurité, le numérique, les énergies, l'environnement, les communications, les matériaux, la robotique, la propulsion...

La mise en place d'un processus structuré de soutien à la recherche et à l'innovation maritimes, fondé sur une solide coopération entre l'État et la filière, est l'un des principaux objectifs du contrat stratégique de filière « Industriels de la mer », notamment à travers le plan d'investissement d'avenir (PIA) dans les domaines de la décarbonation, de la digitalisation et de la propulsion durable des navires. Le Conseil de la recherche et de l'innovation des industriels de la mer (Corimer), créé en 2018, aide à identifier les différentes technologies nouvelles dont la filière a besoin pour se structurer. En 2020, 51 projets ont répondu à l'appel à manifestation d'intérêt du CORIMER et sont en cours d'instruction.



## ■ Enjeux

Les évolutions techniques et technologiques actuelles, notamment avec internet, offrent des perspectives d'exploration sans cesse innovantes pour que les entreprises proposent de nouveaux produits ou se modernisent (digitalisation, numérique, etc.). L'innovation dans le secteur naval et nautique est aussi cruciale compte tenu de la concurrence internationale dans cette filière. Des financements publics nationaux et européens importants peuvent être mobilisés pour soutenir la recherche et l'innovation. Cependant, un grand nombre d'aides financières peuvent être apportées par une pluralité d'acteurs (collectivités, État, Europe, BPI France...), qu'il n'est pas toujours facile d'identifier. Les acteurs locaux sont en demande d'accompagnement pour d'une part, connaître les aides publiques à envisager avant de se lancer dans le numérique et plus largement l'innovation et, d'autre part, fédérer les ambitions des acteurs.

## 2. Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ International/Européen

L'Union Européenne supporte différents programmes de financement à l'innovation : Horizon 2020, Cohesion Fund, Environment and Climate Action (LIFE), European Regional Development Fund (ERDF), Structural Reform Support Programm (SRSP), European Structural Investment Fund (ESIF) et le Research Fund for Coal and Steel (RFCS). Le plus important d'entre eux : *Horizon 2020* s'est notamment caractérisé par un appel à projets entre 2014 et 2020 et comptait un budget de 8 milliards d'euros. Pour faire suite à ce programme, l'Union Européenne développe Horizon Europe, un programme dont le budget devrait s'élever à 10 milliards d'euros. Si ces programmes d'innovation ne portent pas en particulier sur la mer, de nombreuses thématiques sont en lien avec les enjeux de la façade Sud-Atlantique.

### ■ National

Le CIMer 2018 énonce dans sa mesure 45 que dans la continuité du contrat de filière bâti par le Comité stratégique de filière regroupant les quatre composantes des industriels de la mer, l'État appuie l'accroissement de la part de l'innovation dans le développement de la filière des industries de la mer et l'optimisation des financements en faveur de projets innovants. Cette action se mettra en place au travers la mobilisation des acteurs publics et privés au sein d'une instance dédiée.

Créé en 2006, le Cluster Maritime Français rassemble tous les acteurs de l'écosystème maritime, de l'industrie aux services et activités maritimes de toute nature. Il est aujourd'hui composé de plus de 430 entités : entreprises de toutes tailles, pôles de compétitivité, fédérations et associations, laboratoires et centres de recherche, écoles et organismes de formation, collectivités et acteurs économiques locaux, ainsi que de la Marine nationale. Il accompagne ses membres dans le développement durable et responsable de leurs activités et de leurs projets, en France et à l'international, via différentes actions.

### ■ Infra-régional

À l'échelle infra-régionale, plusieurs clusters, qui visent à accompagner et anticiper les mutations économiques et environnementales des activités liées à la mer et au littoral, ont été initiés en Nouvelle-Aquitaine. La Région a elle-même créé un cluster Croissance Bleue en 2018 autour de 11 filières et 7 défis :

- une meilleure connaissance des écosystèmes marins,
- favoriser l'adéquation entre les besoins et les ressources en matière d'emploi et de formation,
- permettre une utilisation durable des ressources,
- prendre en compte le rôle de l'océan comme régulateur du climat,
- favoriser une logique d'aménagement durable et d'attractivité maritime des territoires,
- veiller à la conciliation des usages,
- devenir une région leader sur le mimétisme.

La feuille de route de ce cluster s'articule autour de la collaboration des divers clusters régionaux et la création de projets collaboratifs.

### **3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin**

L'innovation offre des perspectives d'évolution diverses que les acteurs de la mer et du littoral s'efforcent de partager au sein de structures variées. Face aux différents enjeux qui pèsent sur l'innovation, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique :

→ s'orientera vers l'accompagnement des acteurs de la façade

- 13-INO-A01 : Fédérer les ambitions des acteurs de Nouvelle-Aquitaine



## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

La formation maritime s'entend ici au sens large, à la fois pour les formations maritimes spécialisées qui mènent aux métiers de marins de la marine marchande, de la pêche, de l'aquaculture, de la plaisance et de la mécanique marine qui sont des professions réglementées, et pour les formations qui mènent à des métiers en lien avec la mer et le littoral, qu'ils soient dans l'industrie, les sports et loisirs nautiques, la gestion des espaces naturels, l'aménagement du territoire, la recherche, etc.

La formation maritime est étroitement associée avec de nombreux autres domaines que sont l'emploi, la reprise d'activité, les reconversions. En Nouvelle-Aquitaine, la situation de l'emploi des marins se caractérise par un départ massif à la retraite, et donc un déficit de marins qualifiés (notamment dans le secteur de la pêche et des officiers au commerce), un taux de chômage qui reste inférieur à celui de la moyenne nationale et un taux d'activité très sensible à la conjoncture économique et à la situation du transport maritime.

### ■ Cadre réglementaire

La loi du 5 juillet 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel a profondément réformé la formation maritime professionnelle, en facilitant le recours à l'apprentissage et les reconversions. La construction de parcours de formation personnalisée en a découlé avec la mise en place de campus de formation spécifique.

Réponses aux besoins des employeurs en termes de qualifications, développement des carrières des marins, ouverture à de nouveaux publics, évolution des emplois vers les métiers de demain au regard des évolutions techniques (génie maritime, offshore et énergies marines, etc.), toutes ces demandes sociétales et professionnelles permettent d'améliorer l'adéquation entre l'offre et la demande d'emploi maritimes. Ainsi, la formation impliquant une constante adaptation aux attentes des acteurs maritimes et aux outils de travail, des outils visant à moderniser les démarches professionnelles (portail du marin ouvert en 2016, portail armateur en service courant 2018, dématérialisation des titres) se sont développées ces dernières années.

### ■ Enjeux

Les métiers maritimes souffrent souvent d'un manque de visibilité et d'attractivité qui complexifie les transmissions des savoir-faire et des entreprises, faute de repreneurs (difficultés de recrutement et de renouvellement des équipages et des patrons, évolution de la formation professionnelle, développement socio-économique de la région, viabilité de la filière à long terme). Pour y faire face, l'enjeu résidera d'une part dans la formation d'une main d'œuvre qualifiée correspondant aux besoins des filières pour permettre à la fois la création d'emplois pérennes et attractifs et les reconversions professionnelles. La formation maritime constitue aussi un enjeu en termes de valorisation des métiers de la mer et de leur acceptabilité sociale.

D'autre part, il s'agira de mettre en adéquation l'offre et la demande d'emploi maritime. Les enjeux de la filière maritime propres aux territoires devront également être pris en compte pour articuler l'offre et la demande. Autre condition *sine qua non* de la réussite de l'insertion professionnelle, les reconversions et les passerelles entre filières maritimes gagneront à être encouragées, notamment pour tenir compte de la saisonnalité des emplois maritimes.

Outre l'adéquation offre de formation et demande d'emplois, un autre enjeu réside dans la mise en place de dispositifs locaux et d'un cadre incitatif pour favoriser l'installation administrative et financière des nouveaux arrivants et des primos accédants et assurer l'avenir de la filière maritime, notamment dans un contexte de crise sanitaire et socio-économique suite au COVID-19.

Compte tenu de la transition numérique en cours et de la nécessaire internationalisation des carrières des marins, les métiers doivent aussi tenir compte de l'évolution des usages et des outils numériques. Les centres de formation devront adapter les formations pour intégrer ces éléments et faire coïncider l'offre et de la demande.

## 2. Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ National

Afin de pallier le manque d'attractivité des métiers de la mer l'État a souhaité mettre un coup de projecteur sur les formations et les métiers issus de ces filières. Pour ce faire, la loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel encourage le développement de l'apprentissage dans tous les métiers maritimes pour offrir de la visibilité à ces métiers, les faire connaître et faciliter l'orientation professionnelle des candidats. L'État fait également la promotion dans les établissements d'enseignement du programme « Lignes d'Horizon » conçu pour mieux faire connaître les métiers de la pêche auprès des jeunes et définir leur projet professionnel. Des actions de communication encourageant les contacts avec le terrain se multiplient pour attirer le public vers les formations spécialisées associées à ces métiers. Par ailleurs, les établissements scolaires relevant du ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et des Sports proposent d'ores et déjà une carte des formations maritimes diversifiée, qui sera prochainement complétée par la création de campus des métiers et des qualifications.

De plus, lors du CIMer 2018, il a été décidé que l'État consolide et généralise la semaine nationale de l'emploi maritime en mars 2019 et donne une meilleure visibilité aux métiers de la mer par la création d'un portail global qui doit permettre d'identifier le maritime plus précisément dans les branches professionnelles. A ce propos, dans le cadre de la signature du contrat stratégique des industriels de la mer en octobre 2018, les carrières des filières maritimes seront promues pour les faire connaître et présenter la richesse et la technicité de ces métiers. La mesure 71 du CIMer 2018 indique aussi que l'État va adapter la réglementation sur l'embarquement des jeunes lors de « marées découverte » pour faciliter la découverte des métiers embarqués aux jeunes de collège et de lycée. En parallèle, l'initiative du campus métiers et qualifications « industriels de la mer » de la Région Bretagne a été déployée à la rentrée scolaire 2019-2020 au niveau national. D'autre part, la mesure 72 énonce que le Gouvernement renforce la formation maritime française en favorisant la coordination entre les établissements de formation et les autres acteurs du maritime au sein d'un réseau des acteurs de la formation supérieure maritime. Le CIMer 2021 vise, quant à lui, à doubler le nombre d'emploi directs et induits liés à l'activité portuaire à horizon 2050 et à valoriser le brevet d'initiation à la mer (BIMER), déployé à la rentrée 2020-2021, dans les établissements volontaires pour initier aux activités maritimes professionnelles.

Enfin, le premier cycle du Plan d'action pour le milieu marin (PAMM) devenu depuis le volet environnemental du DSF, rassemble un ensemble de mesures concrètes pour atteindre ou maintenir le bon état écologique des eaux marines. Parmi ces mesures, on peut noter que plusieurs visent la sensibilisation et la formation. On peut citer la mesure M026-NAT2 qui vise à intégrer ou renforcer les enjeux de protection du milieu marin dans les référentiels des formations professionnelles maritimes et aquacoles ou encore la mesure M027-NAT2 qui ambitionne d'intégrer ou de renforcer les enjeux et mesures de protection du milieu marin dans l'obtention du permis de conduire des bateaux de plaisance à moteur et dans les formations nautiques sportives.

### ■ Infra-régional

Parmi ses orientations, le COSOMENA/CESER souhaite d'une part, que soit développée l'éducation à l'Océan par le déploiement des aires marines éducatives, le développement des classes de mer, la multiplication de visites de terrain et d'autre part, que soit valorisée l'identité maritime de la région, par le biais d'une exposition (ou d'une plate-forme) retraçant l'histoire, l'économie et l'organisation territoriale de la région en lien avec la mer. En matière de sensibilisation, le plan d'actions du Parc naturel marin (PNM) du Bassin d'Arcachon contient une stratégie de sensibilisation destinée aux jeunes publics.

En termes de transmission de compétences, le projet stratégique du grand port maritime (GPM) de La Rochelle prévoit de faire un état des lieux actualisé des compétences au sein de l'établissement pour déterminer les compétences susceptibles d'être externalisées/internalisées et anticiper leur gestion future. De plus, conformément à la mesure 72 du CIMer 2018, le GPM de La Rochelle prévoit aussi le développement des partenariats avec les universités/écoles de formation pour promouvoir les métiers portuaires.

Le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) vise, quant à lui, l'élaboration d'un parcours d'accompagnement spécifique à la reprise d'activité combinant diagnostic, conseil, formation, suivi, financement et identification de potentiels repreneurs, via la mise en place d'un portail régional de mise en relation cédants/repreneurs et la prise en compte de cette problématique dans la politique d'attractivité de la Région.

Pour sensibiliser le public à la richesse et la fragilité des océans, le CIMer 2021 invite à communiquer et informer les populations et les décideurs sur le potentiel que représente l'océan tout en sensibilisant à son utilisation durable. En effet, un grand nombre d'acteurs et de professionnels de la mer mènent, chacun en ce qui les

concerne, des actions et campagnes de communication pour informer et responsabiliser le public à la richesse et la fragilité des milieux marins et leur environnement immédiat avec la volonté de faire évoluer les pratiques : animation pédagogique, formation en ligne, promenades commentées comme les circuits de découverte « vis ta plage Océan » à Biscarosse, conférences, brochures, ateliers, nettoyage de plage, films, baptême de plongées,... De plus en plus d'acteurs innove dans leurs créations artistiques pour éveiller les consciences (sculptures de dauphin en plastique sur les plages de Lacanau en 2019, concours de photographies « protégeons la mer » avec l'association Gestes propres en 2020 pour sensibiliser aux pollutions côtières,...). Parallèlement, des expositions et films, des conférences réalisées par des universitaires ou des réseaux d'acteurs comme GRAINE Aquitaine voire des spectacles fleurissent pour éduquer à l'environnement en sensibilisant le public, notamment aux milieux marins. Ces initiatives interpellent les riverains et passants, notamment sur la quantité de déchets présents sur les plages et dans les océans. Le recours aux nouvelles technologies et aux outils numériques se développe également. Ces moyens de communication novateurs gagneront à être valorisés et utilisés.

### **3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin**

Favoriser le partage d'expériences en faisant notamment connaître les possibilités d'aides existantes, les réalités des métiers et l'existence de formations dédiées permettra de faciliter les futures reprises d'activités et créations d'entreprises.

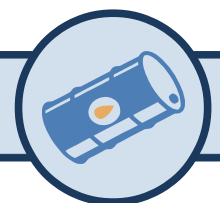
Face aux différents enjeux qui pèsent sur la formation/sensibilisation et attractivité des métiers de la mer, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique travaillera :

#### **→ à la mise en adéquation offre/demande d'emplois maritimes**

- 14-FOR-A02 : Consolider et faire évoluer les offres de formation
- 14-FOR-A03 : Mettre en relation l'offre et la demande de l'emploi maritime et développer des passerelles

#### **→ à l'attractivité des métiers de la mer**

- 14-FOR-A01 : Faire connaître les métiers de la mer pour attirer un public nouveau dans les filières maritimes
- 14-FOR-A04 : Mettre en place un cadre incitatif et des outils favorisant la reprise d'activités de taille artisanale, notamment en facilitant l'installation des primos accédants et des jeunes dans les filières de production primaire.
- 14-FOR-A05 : Mettre en place des conditions de travail plus sûres en améliorant la sécurité à bord



## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

Environ 80 % des déchets (matériaux solides - hors résidus et eaux usées - fabriqués ou transformés, jetés, évacués ou abandonnés) qui se retrouvent dans le milieu marin puis sur les côtes du littoral proviennent de la terre. Les principales sources de déchets sont issues des zones d'activités (portuaires, industrielles et touristiques), des voies de transfert (cours d'eau, eaux résiduaires urbaines) ou des activités maritimes (transport, pêche, aquaculture, dragage, nautisme pour l'essentiel). Parmi les déchets les plus répandus dans l'environnement marin, les plastiques sont responsables de nombreuses nuisances environnementales qui affectent sur les organismes marins que sont les oiseaux, mammifères, poissons et tortues en particulier (piégeage, enchevêtrement, ingestion pouvant conduire à une mortalité des individus, obstruction de la lumière, abrasion des fonds, création de substrats artificiels, dégradation des habitats...), mais aussi des nuisances socio-économiques.

Indépendamment des dommages causés aux espèces marines et à leurs habitats, cette pollution peut aussi compromettre l'attrait touristique du littoral français, endommager les moteurs et les filets de pêche ou encore être à l'origine d'obstructions sur les voies navigables et de risques sanitaires sur les plages notamment.

### ■ Cadre réglementaire

La loi n° 2015-991 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRE, du 7 août 2015 prévoit la mise en place, en matière de prévention et de gestion des déchets, d'un plan régional de gestion des déchets élaboré par le conseil régional au terme d'une phase de concertation et de consultation des acteurs. Ce plan remplacera à terme les différents plans régionaux et départementaux existants. De plus, cette loi prévoit que les communautés de communes, d'agglomérations ou les métropoles soient chargées de la compétence de collecte et de traitement des déchets ménagers et assimilés. Le programme national de prévention des déchets (PNPD), décliné en axes stratégiques et actions concrètes, définit la politique française de prévention des déchets et est décliné en un plan régional de gestion et de prévention des déchets.

La loi n°2015-992 de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 favorise la transition vers une économie circulaire et fixe des objectifs quantifiés à horizon 2020-2025 pour la prévention des déchets (réduire de 10 % les quantités de déchets ménagers et assimilés, et stabiliser les quantités de déchets d'activités économiques produits en 2020 par rapport à 2010), le recyclage des déchets non dangereux non inertes (atteindre 55 % en 2020 et 65 % en 2025) ou encore pour la réduction des mises à la décharge (de 30 % en 2020 puis de 50 % en 2025 par rapport à 2010). Concernant les objectifs de prévention, plusieurs moyens sont identifiés dans la loi pour y parvenir :

- l'allongement de la durée de vie des produits et la lutte contre l'obsolescence programmée ;
- l'accroissement de l'éco-conception des produits ;
- l'interdiction de certains objets à usage unique en matière plastique ;
- le renforcement du rôle des éco-organismes des filières à « responsabilité élargie des producteurs » (REP).

### ■ Enjeux

La connaissance de la situation relative aux déchets demeure insuffisante sur certaines parties du littoral. Les plus fortes localisations apparaissent notamment au large de l'estuaire de la Loire et le long de la côte Aquitaine sous la forme d'arrivages massifs et continus. L'enjeu principal réside dans la réduction des dommages liés aux déchets en mer et sur le littoral. Pour ce faire, il s'agira de travailler à la fois sur la réduction des déchets terrestres retrouvés en mer et sur la diminution de la présence de déchets en mer issus des activités humaines (usages, aménagements). De multiples bénéfices écologiques (protection de nombreuses espèces et habitats subissant des impacts dus aux déchets marins) et socio-économiques (pour le tourisme, la pêche, la navigation, les activités portuaires, la santé, l'image des filières de l'économie maritime, la création d'emplois dans l'économie circulaire, etc.) sont attendus des actions de lutte et de prévention contre les déchets.

Plus spécifiquement, la valorisation du matériel de pêche en fin de vie (filets notamment) est un enjeu pour la transition écologique des acteurs de la pêche. La filière pourrait alors s'inscrire durablement dans la collecte et la valorisation des déchets récupérés. D'autres dispositifs de collecte des macro-déchets comme des campagnes de ramassage des plastiques dans les lits des cours d'eau (et particulièrement les estuaires après des épisodes de crues) avant qu'ils n'atteignent l'océan pourraient être mis en place pour continuer à mobiliser la société civile.

## 2. Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ International/Européen

La convention MARPOL du 2 novembre 1973 définit plusieurs règles d'interdiction pour le rejet à la mer. Ainsi, l'évacuation dans la mer de tout objet en matière plastique (cordages et filets de pêche en fibres synthétiques, sacs à ordures en matière plastique, etc.) est interdite. D'autre part, au sein de « zones spéciales », ainsi que dans les eaux jusqu'au 12 milles pour certains types de déchets, tout rejet est proscrit.

La convention OSPAR, pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, entrée en vigueur en 1998, vise, notamment, le contrôle et la réduction de la pollution marine dans le Nord-Est de l'océan Atlantique. Conformément à la directive cadre européenne n°2008/98/CE du 19 novembre 2008 sur les déchets, l'État français fixe la politique et le cadre réglementaire de prévention et de gestion des déchets pour lesquelles différents modes de traitement doivent être mis en œuvre par les États membres. Pour ce faire, le Gouvernement met en œuvre une feuille de route pour lutter contre les pollutions plastiques en mer avec l'objectif « zéro plastique rejeté en mer en 2025 ». Il s'agira soit de prévenir la production de déchets plastiques amont en renforçant la réglementation et la responsabilité des acteurs, c'est-à-dire réduire la quantité et la nocivité des déchets produits en intervenant à la fois sur les modes de production et de consommation ; soit de gérer les déchets plastiques sur les voies de transferts, le littoral et en mer, ce qui implique la collecte, le transport, les étapes de tri et de prétraitement pour préparer les déchets en vue de leur réemploi, recyclage, valorisation, ou le cas échéant de l'élimination des déchets dans des conditions respectueuses de l'environnement.

En 2019, en partenariat avec l'association Mer-Terre et le Muséum national d'Histoire naturelle, le ministère en charge de l'environnement a lancé une plateforme de sciences participatives « Zéro déchet sauvage » pour mettre en commun les connaissances sur les déchets susceptibles d'aboutir en mer et sensibiliser les citoyens qui pourront s'impliquer dans les actions organisées. Sur la base d'un recensement des décharges à risque de relargage des déchets en mer, le CIMer 2021 prévoit notamment une expérimentation de dépollution de décharge, l'établissement d'un modèle de financement et un programme de dépollution en 2021.

Dans ce cadre, la France a aussi élaboré une politique nationale des déchets qui a été traduite dans des plans d'actions déchets 2009-2012 puis 2014-2020. Ces différents plans visent des objectifs nationaux et fixent des orientations politiques en matière de prévention des déchets. Ces axes stratégiques sont ensuite déclinés aux niveaux régional, départemental et (inter)communal avec un volet spécifique sur les déchets marins (axe 13).

Dans un autre registre, la directive européenne n°2000/59/CE du 27 novembre 2000, relative aux installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, concerne tous les ports maritimes (commerce, pêche, plaisance). Transcrite en droit français, elle impose notamment la mise en place d'installations de réception portuaires adéquates, la communication par les navires de la liste de leurs déchets 24 heures au moins avant l'arrivée au port, puis leur dépôt dans les installations mises à disposition et ce, afin de réduire les rejets notamment illicites en mer. Les ports doivent également élaborer un plan de réception et de traitement des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison.

Ciblant plus spécifiquement les questions relatives à l'interface terre-mer, la directive DERU 91/271/CEE du 21 mai 1991 relative au traitement des eaux résiduaires urbaines prévoit que les eaux urbaines usées entrant dans un système de collecte soient traitées avant leur rejet dans le milieu naturel. Le niveau de traitement requis et sa mise en conformité dépendent ensuite de la taille de l'agglomération qui les a produites et de la sensibilité du milieu récepteur à l'eutrophisation. La plupart des stations de traitement des eaux urbaines usées répondent à ces exigences. L'objectif est donc de mettre aux normes les installations qui le nécessitent encore, les maintenir dans le temps et améliorer la collecte et le traitement des eaux usées par temps de pluie.

## ■ National

Déclinant au niveau national la directive cadre « stratégie pour le milieu marin », le programme de mesures du plan d'action pour le milieu marin (PAMM) prévoit un grand nombre de mesures relatives à la gestion intégrée de l'interface terre-mer avec notamment des mesures sur les pollutions telluriques complémentaires aux SDAGE 2016-2021 et un volet « déchets marins » très significatif.

Le 2 décembre 2015, la Commission européenne a adopté un plan d'action relatif à l'économie circulaire et, dans ce cadre, a élaboré une « feuille de route », publiée en janvier 2018, pour adopter une stratégie visant à réduire les fuites de plastiques dans l'environnement. La directive « plastique à usage unique » adoptée le 27 mars 2019 est la première déclinaison législative de cette feuille de route. La transposition et la mise en œuvre de la directive est notamment liée à la mesure M015-NAT1b « Renforcer la prévention et la gestion optimisée des déchets dans une logique d'économie circulaire » du 1<sup>er</sup> cycle du plan d'action pour le milieu marin. Elle prévoit notamment les mesures suivantes :

- réduction d'ici 2026 de la consommation de contenants alimentaires, gobelets et couvercles sur place/à emporter, ;
- interdiction de mise sur le marché en 2021 de couverts, touillettes, assiettes, cotons-tiges, pailles, tiges pour ballons de baudruche, contenants alimentaires et gobelets en polystyrène expansé et plastiques oxo-dégradables ;
- éco-conception de bouteilles et bouchons en 2024, en matière recyclée ;
- renforcement de filières REP existantes et/ou déploiement de nouvelles filières notamment sur les produits du tabac, engins de pêche ou certaines catégories d'emballages (sacs plastiques, emballages souples de nourriture à emporter...). Par exemple, pour la collecte et la valorisation des engins de pêche usagés, un accord volontaire national est prévu d'ici 2021, dans le cadre du plan biodiversité et de la mise en œuvre de la feuille de route nationale « zéro déchets plastiques en mer 2019-2025 » (action 21), adopté au CIMer 2019.

La feuille de route « plastique » du CIMer 2018 et l'action 18 du plan biodiversité, adopté par le Gouvernement le 4 juillet 2018, ont inscrit un objectif de réduction des apports de déchets en mer en agissant sur les voies de transfert pour atteindre l'objectif de « zéro plastique rejeté en mer » en 2025. La feuille de route « plastique » prévoit d'élaborer un plan de réduction de l'apport de macro-déchets et micro-plastiques à la mer à l'échelle de chaque bassin hydrographique, ainsi que la mise en œuvre du plan à échéance 2025. Dès 2019, une démarche de dépollution des cours d'eau a été lancée pour résorber les zones d'accumulation des déchets plastiques avec une liste des zones prioritaires à dépolluer. Ifremer, les agences de l'eau et l'Ademe sont parties prenantes du projet, notamment pour identifier les zones d'accumulation dans les cours d'eau et les eaux résiduaires urbaines, et expérimenter des dispositifs de récupération de ces déchets. Cette mesure complète la mesure M016-NAT1b « Agir sur les voies de transfert des déchets solides depuis les bassins versants vers le milieu marin » du plan d'action pour le milieu marin.

Afin de réduire l'incidence sur l'environnement de certains produits plastiques tels que les déchets provenant d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, la directive 2000/59/CE du 27 novembre 2000 relative aux installations de réception portuaires (IRP) est en cours de révision. Elle permettra l'instauration d'un régime de tarification forfaitaire de la collecte dans les ports des déchets ramenés par les navires. La transposition et la mise en œuvre de la directive révisée participeront à la mesure M017-NAT1b du plan d'action pour le milieu marin qui a pour objectif d'améliorer la prévention et la gestion des déchets (déchets d'exploitation des navires, macro-déchets récupérés par les pêcheurs) dans les ports de pêche, de plaisance et de commerce. Les résultats de l'étude menée par le CEREMA afin d'identifier les pratiques des différents ports de la façade en termes de traitement de déchets ont été rendus en 2019. Des travaux complémentaires locaux sont menés depuis pour identifier les ports prioritaires.

Enfin, la mesure M018-NAT1b vise quant à elle à sensibiliser les pêcheurs professionnels et les encourager à participer à des actions de lutte contre les déchets marins. Dans le cadre du projet PECHPROPRE, des kits de sensibilisation ont été élaborés et distribués par la Coopération maritime, suite au travail d'animation des professionnels de la pêche pour lutter contre les déchets. Dans cette perspective, les actions de communication, de veille, d'alimentation de la base de données relative au recensement des initiatives locales de collecte ou de valorisation des plastiques usagés de la pêche se sont poursuivis jusqu'en novembre 2018.

Le plan micro-polluants 2016-2021 a vocation à intégrer toutes les molécules susceptibles de polluer les ressources en eau et, ainsi, de répondre aux objectifs de bon état des eaux fixés par la DCE et la DCSMM en limitant l'apport de polluants dans le milieu marin via les cours d'eau. Ce nouveau plan, composé de 39 actions,



est dédié à la protection des eaux de surface continentales et littorales, des eaux souterraines et des eaux destinées à la consommation humaine.

Parmi les orientations issues de la première séquence des assises de l'eau en 2018 consacrée aux services publics d'eau et d'assainissement, figure le besoin d'améliorer le fonctionnement et la gestion des réseaux d'assainissement dans les territoires ruraux. L'élaboration et la mise en œuvre de schémas directeurs d'assainissement participe à l'atteinte de cet objectif. En effet, ce schéma constitue un outil de programmation et de gestion qui doit permettre à la collectivité publique d'avoir une vision globale des besoins et des solutions envisageables pour améliorer la collecte et le traitement des eaux usées sur son territoire. Bien que cette orientation ne concerne pas directement les milieux marins, un meilleur traitement des eaux amont améliorera nécessairement l'état des eaux aval.

Enfin, sur la thématique des déchets sauvages, deux groupes de travail nationaux ont été constitués en mai 2018 (prévention de l'abandon de déchets et modalités des sanctions) afin d'élaborer un référentiel de bonnes pratiques et des outils destinés aux collectivités pour lutter contre les dépôts sauvages de déchets. Ce guide invite notamment à inventorier les décharges sauvages historiques afin de planifier le coût de leur résorption.

## ■ Infra-régional

La gestion des déchets peut être découpée en 3 phases selon si elle est traitée à terre, en mer ou au niveau des voies de transfert. Outre la mise en œuvre du volet « déchets marins » du programme de mesures du plan d'action pour le milieu marin à l'échelle de chaque façade, on peut citer différentes dispositions du SDAGE Adour Garonne dont l'orientation B cible la réduction des pollutions : les mesures B1 à B8 visent à agir sur les rejets en macro-polluants et micro-polluants, la mesure B12 vise à renforcer le suivi des phytosanitaires dans le milieu marin, la mesure B32 vise à réduire les pollutions dues au ruissellement d'eau pluviale, la mesure B37 vise à préserver et améliorer la qualité des eaux dans les zones conchylicoles, la mesure B40 vise à maîtriser l'impact des activités portuaires et des industries nautiques.

En Nouvelle-Aquitaine, de nombreuses actions sont déjà mises en œuvre par les acteurs du littoral et de la mer pour lutter contre les déchets marins : collecte de déchets en pied de navire, bacs à marées dans certains secteurs, projet Find sur la perte des engins de pêche, projet régional d'économie circulaire des déchets (porté par le Comité régional de conchyliculture d'Arcachon Aquitaine et le CRPMEM NA), ramassage de déchets flottants, nettoyage des plages et des friches ostréicoles... Des actions de sensibilisation pour une plaisance responsable sont aussi mises en place par la filière nautique et les ports de plaisance.

Le plan d'action du parc naturel marin du Bassin d'Arcachon soutient, quant à lui, la multiplication et la concrétisation des projets de ramassage des macro-déchets sur les plages tandis que celui de l'Estuaire de la Gironde et de la mer des Pertuis a soutenu deux projets pluriannuels de suivi des macro-déchets échoués.

Par ailleurs, les ports de plaisance et les plages peuvent prétendre au label international « pavillon bleu » qui défend un développement durable du littoral et comprend l'enjeu de la limitation des déchets et de la pollution plastique dans ses critères. En Nouvelle-Aquitaine, un port et 35 plages sont ainsi labellisés.

La collecte des macro-déchets sur l'estran est gérée localement par les collectivités territoriales et fait souvent l'objet d'initiatives des associations et des organisations professionnelles. De nombreuses opérations de récupération des macro-déchets flottants sont ainsi menées localement par les professionnels, les collectivités locales et les associations d'usagers ou de protection de l'environnement. Si la diminution des macro-déchets en mer passe par des efforts à la source, les pêcheurs professionnels ramènent déjà à terre des déchets pêchés accidentellement dans leurs filets de fond. Ils pourraient indirectement représenter des collecteurs potentiels de déchets en mer, étant donné la nature de leur activité principale. A titre d'exemple, le syndicat mixte Kosta Garbia au Pays basque a, lui, mené des campagnes régulières de ramassages des macro-déchets grâce aux navires de pêche professionnelle. Sur la côte aquitaine, l'institut des milieux aquatiques et le conseil régional ont mené une campagne de ramassage quotidien des déchets reposant sur une participation volontaire et la mise à disposition de sacs (démarche écocitoyenne). Concernant les déchets accumulés au fond des océans, des plongeurs bénévoles organisent régulièrement des campagnes de nettoyage des fonds marins.

Afin de renforcer les moyens de lutte contre les pollutions en mer et sur le littoral, les acteurs locaux souhaitent une sensibilisation massive de la population aux bonnes pratiques environnementales, la mise en place d'une économie circulaire, la multiplication des opérations de collecte de déchets, notamment ceux trouvés en mer.

### 3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin

Dans le cadre de la politique communautaire et nationale de réduction des déchets, les actions de prévention des déchets ont jusqu'à présent été prioritaires sur les actions de gestion. Déclinés selon différentes échelles régionale, départementale, intercommunale et communale, les plans nationaux encadrent fortement ces actions. La réglementation actuelle, essentiellement d'origine internationale et européenne (conventions et directives), permet de bien encadrer la gestion des rejets et des déchets issus des activités maritimes. Se déclinant à différentes échelles territoriales (internationale, nationale ou locale), elle cible l'ensemble des secteurs professionnels concernés (dragage, pêche, transport maritime, plaisance, etc.).

Ainsi, face aux différents enjeux qui pèsent sur les déchets marins, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique peut être réparti entre des actions :

#### → de prévention pouvant être déclinées selon différentes échelles territoriales (régionale, départementale, intercommunale)

- D10-OE01-AN1 : Prévenir les rejets de déchets en amont des réseaux d'assainissement et d'eaux pluviales
- D10-OE01-AN2 : Lutter contre les déchets dans les réseaux d'assainissement et d'eaux pluviales
- D10-OE01-AN3 : Identifier les décharges prioritaires et les zones d'accumulation des déchets et les différentes possibilités de financement en vue de leur résorption

#### → de gestion des déchets, surtout encadrées par la réglementation européenne et internationale, pour cibler les secteurs professionnels concernés. Plus particulièrement, l'évolution de la réglementation portuaire (port de pêche, de commerce et de plaisance) pourrait permettre d'améliorer les conditions d'accueil, de collecte et de gestion des déchets

- D10-OE01-AN5 : Inciter à la réduction, à la collecte et à la valorisation des déchets issus des activités maritimes et accompagner les activités vers des équipements durables
- D10-OE02-AN1 : Améliorer la gestion des déchets dans les ports et faciliter la collecte des déchets lorsqu'ils sont pêchés accidentellement

#### → de communication

- D10-OE01-AN4 : Sensibiliser, informer et éduquer sur la pollution des océans par les déchets
- D10-OE02-AN2 : Poursuivre le déploiement de la certification européenne Ports propres et Ports actifs en biodiversité



## 1. Enjeux relatifs à l'activité

### ■ Contexte

Dans la sous-région marine du golfe de Gascogne, la façade Sud-Atlantique dispose d'une grande richesse d'habitats marins et littoraux associés à des fonds durs ou des vases plus fines, et parmi lesquels on peut citer des habitats particuliers comme les récifs d'hermelles, les herbiers de zostères du Bassin d'Arcachon, les prés salés dans les Pertuis, le panache de la Gironde ou encore le Bassin d'Arcachon, etc. Sur la côte basque, les nombreux récifs et le Gouf de Capbreton contrastent avec le littoral sableux des Landes. Plus au large, les canyons constituent des zones remarquables de biodiversité. La richesse de ces habitats, qui jouent souvent un rôle majeur de nourriceries, refuges et frayères pour différentes espèces de poissons, crustacés, mollusques et sont fréquentés par de nombreux oiseaux marins notamment en hiver, est propice au développement des nombreuses espèces marines. À ce titre, la façade Sud-Atlantique est responsable au niveau européen pour la conservation de plusieurs espèces de poissons migrateurs (lamproie, esturgeon, saumon, grande alose, alose feinte, anguille, truite de mer). De plus, plusieurs espèces rares et/ou menacées (raies, requins notamment), dont le déclin doit être enrayeré, fréquentent cette sous-région marine pour tout ou partie de leur cycle de développement. Au niveau des oiseaux marins, la façade joue également un rôle important en termes d'hivernage (bernache à ventre sombre, puffin des Baléares sur le Gouf de Capbreton), de nidification (sterne caugek, avocettes élégantes). Le sud du golfe de Gascogne est enfin une zone de concentration des grands cétacés tandis que les petits delphinidés sont présents sur tout le plateau continental.

### ■ Cadre réglementaire

Le cadre réglementaire français concernant la biodiversité est d'abord issu de directives européennes historiques (directive 92/43/CE du 21 mai 1992 « Habitats, faune flore » à l'origine de la création du réseau Natura 2000 et directive 2009/147/CE « Oiseaux » du 30 novembre 2009), toutes deux transposées dans le code de l'environnement. Le réseau Natura 2000 en mer répond lui aussi aux objectifs des directives communautaires « Habitats » et « Oiseaux », à savoir maintenir ou restaurer dans un état de conservation favorable des habitats et des espèces d'intérêt communautaire. Des sites spécifiques Natura 2000 ont alors été désignés. Pour les gérer, des documents d'objectifs sont élaborés et mis en œuvre sous l'autorité du préfet compétent. Ce réseau est approfondi dans le cadre de la mesure M002-NAT1b du 1<sup>er</sup> cycle du plan d'action pour le milieu marin (PAMM) qui vise à animer et adapter régulièrement les mesures de gestion du milieu prises dans les sites Natura 2000, au regard du caractère variable et de l'évolution des espèces et des habitats dans le temps et dans l'espace.

La Trame verte et bleue, document cadre national, a été créée par la loi n°2009-967 du 3 août 2009, dite « loi Grenelle », et son décret n°2012-1492 du 27 décembre 2012. Elle constitue un outil de préservation de la biodiversité s'articulant avec l'ensemble des autres outils de protection. Elle s'étend jusqu'à la laisse de basse mer et, dans les estuaires, à la limite transversale de la mer. Les orientations nationales sont intégrées à travers les schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE), qui sont eux-mêmes pris en compte dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU, etc.). La Trame verte et bleue contribue à maintenir ou atteindre un état de conservation favorable des habitats naturels et des espèces, et le bon état écologique des masses d'eau. Elle doit permettre aux espèces animales et végétales de se déplacer pour assurer leur cycle de vie et favoriser leur capacité d'adaptation. Les continuités écologiques constitutives de la Trame verte et bleue comprennent deux types d'éléments : les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques.

Le 8 août 2016, la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, dite « Loi Biodiversité », est promulguée pour protéger, restaurer et valoriser la biodiversité et notamment, éviter, réduire et compenser les impacts négatifs de certaines activités humaines sur l'environnement. Elle se compose d'un volet « mer » et se décompose en différentes parties. Sans entrer dans le détail exhaustif de la loi, on peut noter qu'en ce qui concerne la préservation de la biodiversité, elle affirme notamment le principe de solidarité écologique, étend les missions des agences de l'eau au milieu marin, crée l'Agence française pour la Biodiversité (devenu Office français pour la biodiversité), protège les espèces menacées et impose l'installation de dispositif anti-collision sur les navires battant pavillon français naviguant dans les sanctuaires AGOA et PELAGOS pour protéger les cétacés. En ce qui concerne l'encadrement des nouvelles activités en haute mer, l'article 95 crée notamment, et pour la première fois, un régime d'autorisation unique encadrant toute activité d'exploration ou d'exploitation des ressources naturelles, ou d'utilisation des milieux marins dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental. Les activités régies par le code minier et celles relevant de la politique commune de la pêche sont

dispensées de cette autorisation. Enfin, une autre partie de cette loi vise particulièrement la lutte contre la pollution (espèces non indigènes, pollutions lumineuses, eaux de ballast sans traitement) et les déchets marins.

Plus spécifiquement, l'article 98 de la loi « biodiversité » du 8 août 2016 a complété par un chapitre IV « Zones de conservation halieutiques » (ZFH) le titre II du livre IX du code rural et de la pêche maritime. Cette disposition a créé un nouveau type d'aire marine protégée destiné à protéger, dans les eaux territoriales, les zones de fonctionnalités halieutiques, qui présentent un intérêt particulier pour la reproduction, la croissance ou l'alimentation de toutes les espèces halieutiques, commerciales et non commerciales. Le décret n° 2017-568 du 19 avril 2017 relatif aux zones de conservation halieutiques établit la procédure de classement de ZFH en zones de conservation halieutiques (ZCH), pour lesquelles il convient de préserver ou restaurer les fonctionnalités afin d'améliorer l'état de conservation des ressources concernées. Cette mesure s'inscrit dans la continuité de la mesure M004-NAT1b du 1<sup>er</sup> cycle du plan d'action pour le milieu marin, à savoir « Identifier les zones fonctionnelles halieutiques d'importance et leur sensibilité aux activités anthropiques » afin de les maintenir en bon état de conservation pour disposer d'un niveau de stocks halieutiques satisfaisants.

L'article L. 414-4 du code de l'environnement, issu de l'article 91 de la loi « biodiversité » de 2016, dispose que les incidences de la pêche professionnelle sur la conservation des sites Natura 2000 doivent être analysées et prises en compte, notamment lors de l'élaboration ou de la révision des documents d'objectifs. La mesure consiste à mettre en œuvre la méthode (datée de 2013) révisée d'analyse des risques sur les habitats. Lorsqu'un risque significatif d'atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 est identifié, des mesures réglementaires sont prises pour encadrer les activités de pêche maritime professionnelle, dans le respect des règles de la politique commune de la pêche maritime.

Au plan national, outre les instruments cités plus haut, de nombreux dispositifs contribuent à préserver la biodiversité. Parmi ces derniers, on peut notamment citer des outils réglementaires (cœurs des parcs naturels, réserves naturelles) des outils fonciers (site du conservatoire du littoral, espaces naturels sensibles), des outils contractuels ou incitatifs (parcs naturels marins, réseau Natura 2000) qui offrent un niveau de protection renforcé.

Afin d'améliorer la prise en compte et la protection des habitats marins sensibles, conformément à l'esprit de l'action 40 du Plan biodiversité du 4 juillet 2018, l'article R. 411-17-7 du code de l'environnement, modifié par l'article 2 du décret n° 2018-1180 du 19 décembre 2018 relatif à la protection des biotopes et des habitats naturels, prévoit désormais un nouveau dispositif permettant de prendre des arrêtés préfectoraux de protection fondés sur la présence d'un habitat naturel (en complément des arrêtés de protection de biotope et des arrêtés de protection des sites d'intérêt géologiques. L'ensemble de ces zones de protection sont des outils prépondérants pour la protection des espèces et des habitats afin de répondre aux directives « Habitats » et « Oiseaux »).

Pour protéger la biodiversité marine et les services écosystémiques, la France a également choisi de mener une politique volontariste de création et de gestion des aires marines protégées dans toutes les eaux sous sa juridiction. Suite au Grenelle de la mer de 2009, la France s'est engagée à la conservation réelle d'au moins 20 % des eaux sous juridiction française d'ici 2020. Elle a traduit ces engagements dans le cadre de la Stratégie nationale pour la création et la gestion des aires marines protégées, adoptée le 8 avril 2012. Cette dernière vise la création de différents outils (dont les réserves marines, les aires marines protégées, les parcs naturels marins...) pour protéger notamment les zones de reproduction et les habitats sensibles. En juillet 2019, 23,5 % des eaux françaises étaient couvertes par au moins une aire marine protégée qui désigne, selon la loi du 14 avril 2006, un espace délimité en mer qui répond à des objectifs de protection de la nature à long terme. L'objectif fixé à 20 % à horizon 2020 – deux fois supérieur aux engagements internationaux – est donc d'ores et déjà atteint. Aujourd'hui, le code de l'environnement reconnaît différentes catégories d'aires marines protégées, la plupart permettant de concilier les enjeux de protection et le développement durable d'activités en mer et sur le littoral.

Concrétisant l'ambition de protéger, dès 2022, 30 % du territoire national et des espaces maritimes sous juridiction, la stratégie nationale pour les aires protégées (à la fois terrestre et maritime) 2020-2030 cible à la fois les espaces et espèces en mer et à terre. Accompagnée de 3 plans d'action nationaux déclinés et alimentés par les territoires, elle repose sur 2 piliers :

- un objectif de 30 % d'aires protégées,
- un objectif de 10 % de zones de protection forte.

Dans ce même axe, le CIMer 2021 invite à amplifier les efforts de protection des fonds marins dans le cadre d'une stratégie de sauvegarde des écosystèmes, articulée avec la Stratégie nationale des aires protégées.

Un plan national d'action a enfin été élaboré pour définir une stratégie de moyen et long termes visant à organiser un suivi cohérent des populations de puffins des Baléares, à prendre des actions favorables à la restauration de l'espèce et de son habitat, tout en conciliant sa protection avec les activités anthropiques. En octobre 2017, la DREAL Bretagne a été missionnée par le ministère en charge de l'environnement pour en assurer le pilotage tandis que l'Office français pour la Biodiversité a été chargé de sa rédaction en janvier 2019.

## ■ Enjeux

Sans qu'elles ne soient exhaustives, les principales pressions anthropiques (transport et travaux maritimes, extraction de granulats, pêche professionnelle et de loisirs, plaisance, tourisme...) pouvant s'exercer directement sur les espèces et habitats sont les pertes et dommages physiques d'habitats, la contamination par des substances dangereuses et les pollutions accidentelles, les prises accidentelles, l'enrichissement en nutriments (risque d'eutrophisation), le piétinement des fonds, l'introduction d'espèces non indigènes, le dérangement de la faune par perturbations visuelles et lumineuses, l'augmentation de la mortalité par ingestion ou asphyxie, le prélèvement d'espèces, les captures accidentelles, l'abrasion de certains habitats, les perturbations sonores, les déchets marins. Certaines substances et composés organiques ou métalliques peuvent aussi avoir des effets sur la reproduction ou la croissance des poissons, tortues et mammifères marins.

Sur la base de l'état initial et de la définition du bon état écologique des eaux marines, l'enjeu pour la façade réside dans la conservation de la diversité biologique et la préservation de la fonctionnalité du milieu marin, alors même que certaines espèces sont déjà menacées. Pour ce faire, il faut agir à différents niveaux et limiter ou éviter les perturbations physiques d'origine anthropique impactant les habitats benthiques et profonds, en préservant la qualité des habitats et leur nombre, en particulier en ce qui concerne les habitats menacés et les espèces qu'ils abritent. Il s'agit également de préserver durablement des espèces et les habitats de la sous-région marine en limitant le dérangement des mammifères marins et des tortues et en réduisant les pressions générant des dérangements pour le cycle de vie des oiseaux marins. Il s'agit aussi de s'assurer que la distribution et l'abondance des espèces sont adaptées aux conditions physiographiques, géographiques et climatiques existantes. Enfin, il s'agit de limiter les pressions sur les espèces de poissons vulnérables pour favoriser leur restauration.

## 2. Politiques mises en œuvre pour répondre à ces enjeux

### ■ International/National

Construit en 2016-2017, le projet Marha (Marine Habitats), projet européen Life intégré sur les habitats naturels marins, vise à faire progresser la mise en œuvre de la directive « Habitats, faune, flore ». Réunissant différents partenaires, ce projet s'étend sur 8 ans (2018-2025) et prévoit 34 actions visant à améliorer l'état de conservation des habitats naturels marins, notamment par des actions de restauration et de préservation, des actions de réduction des pressions et la mobilisation de l'ensemble des parties prenantes du réseau Natura 2000 en mer.

Concernant les espèces, la résolution RAMSAR n°XIII. du 24 octobre 2018 encourage les parties prenantes à renforcer la conservation des sites favorables et utiles aux tortues marines via l'élaboration de plans de gestion des sites, et notamment d'en faire si possible des zones humides d'importance internationale. Elle invite également les parties prenantes à prendre les mesures nécessaires pour réduire les menaces qui pèsent sur ces sites, ainsi qu'à élaborer des bonnes pratiques pour guider l'interaction entre les hommes et les tortues marines.

Dans le cadre de la politique commune des pêches, l'Union Européenne a adopté des mesures pour la conservation et l'exploitation durables des ressources biologiques de la mer qui incluent, entre autres, des mesures de promotion de méthodes de pêche plus sélectives et des mesures techniques applicables à la construction des engins de pêche, visant à réduire les captures accidentelles d'espèces en danger, menacées et protégées. À l'échelle internationale, un plan d'action international, établi par la FAO, vise à limiter et réduire les captures accidentelles des oiseaux de mer par les pêcheries palangrières et à filets fixes, les chaluts et les sennes tournantes.

Concernant les espèces menacées, de nombreux classements existent pour appréhender l'état de conservation des espèces et de la biodiversité. Dans le cadre des accords Oslo-Paris (OSPAR) de 1992 et des travaux menés par l'UICN (*La liste rouge des espèces menacées en France, 2014*), des listes d'espèces ont été établies sur la base de données scientifiques afin d'identifier les priorités de conservation de certaines espèces. Les listes rouges de l'UICN établissent notamment à l'échelle mondiale l'état de conservation des espèces et sous espèces, pour estimer le risque relatif d'extinction au niveau planétaire. Fin 2013, les listes rouges des mammifères marins, des oiseaux marins, des reptiles marins et des poissons cartilagineux avaient été établies. Concernant OSPAR, les listes, stabilisées par sous-régions marines en 2008, guident la Commission dans la désignation des espèces et

habitats nécessitant une protection. Ces listes permettent d'orienter les politiques publiques menées par les différents États en termes de protection de la biodiversité.

Au niveau national, l'identification des espèces et habitats à protéger est définie par des arrêtés nationaux. Des plans nationaux d'action sont ensuite élaborés pour cibler des actions prioritaires de conservation et de restauration de ces espèces en danger critique d'extinction. Pour les espèces, des listes régionales complémentaires peuvent être établies. À l'échelle des sous-régions marines, les préfets maritimes sont habilités à prendre des arrêtés de protection de biotope sur des espaces restreints ou des arrêtés permettant de circonscrire certains usages menaçant des espèces ou des habitats voire d'interdire la destruction ou l'altération d'habitats naturels.

La politique française relative à l'eau et aux milieux aquatiques vise une gestion durable de la ressource qui tienne compte des risques, de l'environnement et des différents usages liés à l'eau. Cette politique se décline à l'échelle de chaque bassin versant au sein duquel un comité de bassin élabore un schéma directeur d'aménagements et de gestion des eaux (SDAGE). Ce document définit les objectifs de bon état des eaux (y compris côtières, de baignade et conchylicoles) répondant à la directive cadre sur l'eau. Un programme de mesure précise les actions à mettre en œuvre pour répondre à ces objectifs et s'appuie sur des mesures réglementaires et le financement des agences de l'eau. Les enjeux locaux plus spécifiques sont ensuite pris à une échelle plus réduite dans le cadre de laquelle un schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) peut être établi.

Plusieurs plans à différentes échelles (internationales, nationales et locales) de gestion des espèces sont mis en œuvre pour permettre de surveiller une espèce protégée en particulier. Considérée comme une espèce en danger critique d'extinction par l'UICN, un plan international de conservation et de restauration de l'esturgeon a été adopté dans le cadre de la convention de Berne et décliné au sein de chaque État. En France, le plan national d'action 2011-2015 en faveur de l'esturgeon européen s'articule autour de quatre axes dont l'un d'eux est la protection des habitats estuariens et fluviaux.

La France a également mis en œuvre une stratégie nationale de gestion des poissons migrateurs amphihalins pour une gestion durable des stocks qui fixe les principales orientations. Elle prévoit notamment la mise en cohérence des réglementations de la pêche en eau douce, en mer et en milieux estuariens pour parvenir à une bonne gestion halieutique et une gestion durable des stocks. Déclinée au niveau local dans les plans de gestion des poissons migrateurs (PlaGePoMi), le plan d'action pour le milieu marin (PAMM), les schémas directeurs d'aménagements et de gestion des eaux (SDAGE) et les plans de gestion nationaux (esturgeon, etc.), elle prévoit aussi la libre circulation des populations. Plus spécifiquement, la gestion des poissons migrateurs s'effectue actuellement à une échelle régionale dans le cadre des Comités de gestion des poissons migrateurs (COGEPOMI), qui correspond globalement à celle des grands bassins hydrographiques. Les COGEPOMI mettent en place des plans de gestion des poissons migrateurs (PlaGePoMi) qui fixent pour 6 ans les mesures utiles à la reproduction, au développement, à la conservation et à la circulation des espèces ; les plans de soutien d'effectifs ainsi que les conditions d'exercice de la pêche dans leurs bassins respectifs. Par ailleurs, face au déclin de l'anguille au niveau européen, un plan de sauvegarde spécifique a été mis en œuvre par chaque Etat membre à la demande de la Commission européenne.

Dans le cadre du premier cycle du plan d'action pour le milieu marin (PAMM), plusieurs mesures visent la biodiversité marine. La mesure M001-NAT-1b répond ainsi aux lacunes identifiées par la Commission européenne quant à la suffisance du réseau Natura 2000 en mer français. Sur la base de nouvelles données scientifiques, une démarche d'extension vers le large a été amorcée dès 2014 avec l'identification de nouveaux sites Natura 2000 pour les récifs, le grand dauphin, le marsouin commun et les oiseaux marins. Le site des dunes modernes du littoral landais d'Arcachon à Mimizan Plage a ainsi été désigné en 2016 sur la façade Sud-Atlantique. La mesure M003-NAT1b vise à compléter le réseau d'aires marines protégées par la mise en place de zones de protection forte identifiées par cinq critères dans les secteurs de biodiversité remarquable. La mesure M007-NAT1b vise notamment à mettre en place des dispositifs permettant d'assurer une protection spécifique aux espèces et habitats marins, en complément des dispositions existantes pour les mammifères marins, les oiseaux marins, les invertébrés marins et les tortues. La mesure M008-NAT1b a aussi pour but de développer de nouveaux équipements et pratiques de pêche professionnelle pour limiter les impacts sur les écosystèmes marins (rejets, captures accidentelles, impacts sur les habitats marins). Enfin, des recommandations d'instances internationales visent à définir des préconisations pour limiter les impacts des émissions sous-marines sonores d'origine anthropique. Ces recommandations complètent la mesure M021-NAT2 qui vise à « Définir des préconisations pour limiter les impacts des émissions acoustiques d'origine anthropique ».

## ■ Infra-régional

Au niveau local, les représentants de l'État territorialement compétents peuvent prendre toutes les mesures afin d'empêcher la destruction, l'altération ou la dégradation des habitats naturels tels que définis par l'arrêté du 19 décembre 2018 fixant la liste des habitats naturels pouvant faire l'objet d'un arrêté préfectoral de protection des habitats naturels (APHN) en France métropolitaine. Celui-ci reprend l'ensemble des habitats naturels énumérés par l'arrêté du 16 novembre 2001 relatif à la liste des types d'habitats naturels et des espèces de faune et de flore sauvages qui peuvent justifier la désignation de zones spéciales de conservation au titre du réseau écologique européen Natura 2000, et ajoute d'autres habitats naturels importants pour la biodiversité française, terrestre et marine. Ces arrêtés doivent tenir compte de l'intérêt du maintien des activités existantes et prévoir, le cas échéant, des mesures permettant de rendre ces activités compatibles avec les objectifs de protection des habitats naturels concernés.

Les parcs naturels marins, via leur conseil de gestion, ont la possibilité d'émettre des avis conformes sur tous projets ou activités susceptibles d'avoir un effet notable sur le milieu marin du parc, y compris ceux qui se déroulent en dehors du périmètre du parc, qu'ils soient terrestres ou marins. Un avis conforme, contrairement à l'avis consultatif, doit obligatoirement être suivi par les autorités publiques en charge du dossier. Cet outil est un atout pour une meilleure cohérence de la gestion de l'interface terre-mer.

Dans le cadre du SDAGE 2016-2021, la mesure B38 prévoit de restaurer la qualité ichtyologique du littoral à travers la préservation des habitats essentiels au cycle biologique des poissons et la réduction des pollutions toxiques ayant un impact sur les populations et leur état sanitaire. La mesure B43 vise à préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux et les habitats diversifiés qu'ils comprennent, notamment en assurant les connexions entre les masses d'eaux et un suivi régulier des milieux. Les mesures D26 à D47 de l'orientation D, qui vise à préserver et restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques, s'attachent plus particulièrement à préserver et restaurer les zones humides et la biodiversité liée à l'eau.

### **3. Dans ce contexte, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade SA va plus loin**

Les efforts de protection des habitats, espèces remarquables et/ou menacés se sont accrus ces dernières décennies pour faire face aux pressions et impacts des activités humaines qui pèsent sur les milieux marins et sa biodiversité. Les espèces et habitats représentant un enjeu de préservation important sont identifiés dans des listes qui se déclinent aux différentes échelles territoriales et permettent d'orienter les choix des pouvoirs publics dans l'élaboration d'outils de protection divers. De plus, la réglementation, essentiellement européenne, traduit une volonté de réduction des captures accidentelles, en particulier pour les cétacés et les oiseaux marins.

Par ailleurs, la restauration de l'interface terre-mer dépend aussi des actions conduites en amont, dans les cours d'eau et les parties hautes des fleuves. Ces espaces, tout comme les espaces littoraux, sont couverts par les SDAGE Adour-Garonne (voire dans un moindre mesure le SDAGE Loire Bretagne) dont les orientations et dispositions sont nombreuses sur ce thème. La bonne mise en oeuvre du programme de mesures des SDAGE contribuera aussi à l'atteinte du bon état écologique des eaux marines.

Face à ces différents enjeux, le plan d'action adopté dans le cadre du document stratégique de la façade Sud-Atlantique présentera :

#### **→ des actions transverses et/ou portées sur les nouvelles thématiques :**

- 15-AT-A01 : Favoriser la mise en oeuvre des mesures SDAGE et SAGE qui visent à améliorer la qualité des eaux littorales
- AT-04 : Améliorer le dispositif de contrôle de l'environnement marin
- AT-06 : Déposer et mettre en oeuvre un projet Life « Espèces marines mobiles »
- D02-AN1 : Améliorer la gestion des espèces non indigènes marines
- D08-OE03-AN1 : Rendre obligatoire la déclaration sous format numérique des rejets en mer de produits chimiques par les navires chimiques
- D11-OE01-AN1 : Collecter les données relatives au bruit impulsif émis dans le cadre d'opérations industrielles et les diffuser

#### **→ des outils déjà existants qui devraient permettre de renforcer la protection des enjeux écologiques forts et majeurs :**

- AT-01 : Développer le réseau des zones de protection forte et en renforcer le contrôle
- AT-02 : Développer le réseau des aires marines éducatives
- D01-MT-OE02-AN1 : Réduire l'impact des captures accidentelles de tortues marines par la formation des marins pêcheurs et le maintien d'un réseau adapté de centres de soin
- D01-OM-OE03-AN1 : Développer et mettre en œuvre des outils de gestion et de protection adaptés pour des espèces d'oiseaux marins à enjeu fort à l'échelle de la sous-région marine
- D01-OM-OE04-AN1 : Assurer une veille et des actions de lutte contre les espèces introduites et domestiques sur les sites de reproduction des oiseaux marins

**→ des politiques de gestion de la ressource halieutique en vue d'une meilleure gestion des stocks des espèces commerciales qui identifient des zones fonctionnelles halieutiques et tiennent compte à la fois de leur importance socio-économique et de leur sensibilité :**

- D01-PC-OE01-AN1 : Réviser la réglementation relative aux captures d'élastomobranches et, sur cette base, identifier les actions à mettre en œuvre au niveau national et au niveau local
- D01-PC-OE02-AN1 : Élaborer et mettre en œuvre un plan national d'action (PNA) multi-espèces relatif aux élastomobranches
- D01-PC-OE03-AN1 : Élaborer et mettre en œuvre un plan national migrants amphihalins pour une gestion optimisée des poissons migrants sur l'ensemble du continuum Terre-Mer
- D01-PC-OE03-AN2 : Éviter ou réduire les risques d'atteinte à la dynamique de population des espèces amphihalines liées aux captures dans les secteurs à enjeux pour les amphihalins en complément des plans de gestion existants
- D01-PC-OE05-AN1 : Renforcer la protection des Zones fonctionnelles halieutiques d'importance (ZFH), notamment par la mise en place de zones de conservation halieutique (ZCH) pilotes sur chaque façade

**→ des actions ciblant l'interface terre-mer :**

- D07-OE03-AN1 : Favoriser la connectivité terre-mer au niveau des estuaires et des lagunes en articulation avec ce qui est fait sur la continuité écologique au titre du SDAGE et des PLaGePoMi, par l'intervention sur les obstacles affectant la courantologie et la sédimentologie
- D07-OE04-AN1 : Définir les modalités d'une meilleure prise en compte des besoins d'apports en eau douce des milieux marins dans la réglementation

**→ des actions ciblant les activités :**

- D01-HB-OE01-AN1 : Formuler des préconisations de gestion pour les activités se déroulant sur les prés salés en s'appuyant sur un observatoire dédié
- D01-HB-OE06-AN1 : Renforcer la prise en compte des habitats benthiques dans les autorisations en mer
- D01-OM-OE06-AN1 : Renforcer la prise en compte de la sensibilité des espèces marines (oiseaux, mammifères et tortues) aux dérangements dans les autorisations en mer et dans la réglementation locale
- D06-OE01-AN2 : Accompagner la mise en œuvre de la séquence ERC en mer dans le cadre des autorisations de projets conduisant à artificialiser le milieu marin