

Projet

Stratégie nationale pour la mer et le littoral

Pour une France maritime

Sommaire

- Introduction
- État des lieux et enjeux
 - o Les territoires maritimes français
 - o Une mer vectrice de croissance et d'emplois
 - o Une mer sous pressions / Des richesses fragilisées
 - o Un littoral pris entre deux vagues
- Objectifs
 - o La transition écologique pour la mer et le littoral
 - o Le développement de l'économie bleue
 - o Le bon état écologique du milieu marin et la préservation d'un littoral attractif
 - o Le rayonnement de la France
- Axes stratégiques
 - o S'appuyer sur la connaissance et l'innovation
 - Mieux comprendre le système mer
 - Innover pour valoriser les ressources et développer l'économie maritime
 - Structurer la recherche
 - Développer la recherche et la connaissance pour et par les outre-mer français
 - Bâtir une société de la connaissance marine et maritime ; sensibiliser le public aux grands enjeux maritimes
 - Poursuivre les efforts de formation
 - o Développer des territoires maritimes et littoraux durables et résilients
 - Mettre en place une planification stratégique...
 - ... Avec une composante spatiale
 - Développer des « projets de territoire »
 - Protéger les milieux, les ressources, les équilibres biologiques et écologiques ; préserver les sites, les paysages et le patrimoine
 - Adapter l'aménagement du littoral au changement global
 - Préserver les intérêts nationaux et prévenir les risques en mer
 - o Soutenir et valoriser les initiatives et lever les freins
 - Soutenir les activités nouvelles

- Accompagner la mutation en cours des activités traditionnelles vers des modèles durables et résilients
- Définir une stratégie fiscale et de financements harmonieuse
- Rendre attractifs les métiers maritimes
- Améliorer la gouvernance, poursuivre la modernisation de l'action publique
- Partager les données et l'information
- Promouvoir une vision française au sein de l'Union européenne et dans les négociations internationales et porter les enjeux nationaux
 - Sur le plan international
 - Sur le plan communautaire

Introduction

Présente dans toutes les régions océaniques du globe grâce à ses outre-mers, la France est souveraine et responsable d'un espace maritime de plus de 11 millions de kilomètres carrés¹, le second, peut-être demain le premier au rang des nations. Au regard du rôle essentiel que joue l'océan, de ses richesses et de ses fragilités que l'on découvre tous les jours, du formidable potentiel qu'il représente pour l'humanité, au regard de l'expertise de ses acteurs, la France peut jouer un rôle primordial dans les décennies à venir, si elle sait transformer sa situation géographique par une ambition nationale majeure. C'est celle-ci qu'énonce la Stratégie nationale pour la mer et le littoral.

La nécessité d'ériger un cadre stratégique aux questions marines et maritimes s'impose de façon croissante depuis l'après-guerre. Longue à voir le jour, la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer, signée en 1982, définit le premier cadre onusien des espaces de souveraineté, d'utilisation et de préservation des ressources. Depuis, les constats se multiplient, les tendances se confirment, celles des perspectives d'avenir, comme celles des impacts subis par l'océan : croissance démographique sur les littoraux, augmentation des activités, en mer et sur le littoral, pollutions telluriques, changements climatiques... Une gouvernance et des stratégies adaptées sont indispensables pour répondre aux enjeux.

Les Nations Unies ont conçu des engagements spécifiques pour un développement durable de la mer et du littoral, lors du sommet de la Terre de Rio+20 en 2012, au travers du texte « L'avenir que nous voulons »². Ils ont été renforcés par les objectifs du développement durable à l'automne 2015, qui inscrivent l'Océan parmi les 17 objectifs de l'horizon 2030³. De même, la nécessité de compléter le droit de la mer par un statut juridique pour la biodiversité en « haute mer », ainsi que la décision du GIEC que soit établi un rapport spécial sur l'Océan, témoignent de la prise de conscience des enjeux au niveau mondial.

¹ La France dispose de 11 millions de kilomètres carrés de territoire en mer (335 000 km² en métropole, plus de 6 millions de km² dans le Pacifique et le reste répartis dans les océans Atlantique et Indien) et de 17 700 kilomètres de linéaire côtiers (5 165 en métropole, non compris le linéaire pacifique).

² L'avenir que nous voulons :
http://www.uncsd2012.org/content/documents/775futurewewant_french.pdf

³ Objectifs du Développement durable :
http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=A/69/L.85

À l'échelon européen, la politique maritime intégrée⁴ définie en 2009, et régulièrement renforcée lors de ses mises à jour, met au cœur de l'ambition la contribution du maritime à la croissance et à l'emploi de l'Europe, sans attenter à la viabilité indispensable des écosystèmes marins. Elle invite les États membres à préciser comment ils gèrent leurs espaces maritimes pour un développement durable de la mer et du littoral.

Dans ce contexte, les espaces maritimes dont dispose la France se traduisent en enjeux économiques, environnementaux, sécuritaires et géostratégiques sur la plupart des mers de la planète. Le mouvement vers une ambition nationale maritime, qui est né il y a une trentaine d'années, s'est renforcé à l'occasion du Grenelle de la mer en 2009, puis des Assises de la mer et du littoral en 2013 et plus récemment au travers de la mobilisation française sur la thématique Océan à l'occasion de la COP21.

L'état des lieux énoncé ci-après évoque les atouts dont dispose la France pour relever le défi d'une grande nation maritime : la France est au premier rang pour la richesse de ses écosystèmes marins ; l'excellence de sa recherche océanographique est reconnue à travers le monde ; certaines filières industrielles comme la construction navale, le transport de marchandises et le nautisme sont en pointe ; son pavillon est reconnu pour la qualité, la technicité et le sérieux de ses navires et de ses équipages ; sa marine nationale est présente sur tous les océans ; des mutations ou des impulsions sont lancées pour des secteurs historiques (pêche) ou émergents (énergies marines). Enfin, sa compétence en matière de gestion d'espaces naturels marins protégés est largement reconnue dans le monde.

Plus globalement, les acteurs de la mer entendent jouer un rôle dans la transition écologique de la France vers le développement durable, contribuer à une économie prospère, au bien-être des hommes et des femmes, à la préservation de la mer et du littoral, au service de la planète entière, si dépendante de la bonne santé des océans.

La France doit ainsi transformer ces atouts en une ambition nationale majeure, un projet collectif, pour lequel l'État donne ici un cap.

Cette Stratégie nationale pour la mer et le littoral mobilisera non seulement les services de l'État à tous les échelons territoriaux, les collectivités territoriales (celles de l'intérieur comme celles du littoral) et les acteurs de la mer et du littoral, les scientifiques, mais plus largement les citoyens, qui ont tous une responsabilité et un avenir liés à l'océan.

Grâce à un « Programme Océan » et à l'expertise de ses centres de recherche et des acteurs économiques, territoriaux et associatifs qui y sont liés,

- la France peut donner de la cohésion à une nation dispersée dans toutes les régions océaniques du globe, et faire de cet « Archipel France » métropolitain et majoritairement ultramarin, un atout pour son rayonnement à travers le monde ;
- la France peut initier, renforcer, accélérer, les coopérations européennes et internationales, pour mieux connaître, mieux gérer, mieux préserver l'océan, qui relie toutes les terres émergées du globe ; elle répond, ce faisant, aux objectifs européens de la Stratégie européenne pour la recherche marine et maritime (rationalisation des coûts des opérations en mer et optimisation de l'utilisation des données) ;
- la France définit et renforce la contribution de la mer, du littoral et des acteurs associés, ainsi que des opérateurs industriels, aux savoir-faire à la technicité et aux

⁴ La Politique maritime intégrée de l'Union Européenne : http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/documents/limassol_fr.pdf

équipements qui permettent d'intervenir au large, aux grands enjeux de la Transition écologique vers un développement durable ; elle affirme son ambition d'une économie bleue prospère et respectueuse de la nature et des hommes ; elle accompagne les mutations en cours des activités maritimes historiques (transport et services maritimes et pêche notamment) et soutient le déploiement des activités émergentes (énergies marines, aquaculture, tourisme maritime et côtier, biotechnologies bleues, ressources minérales marines notamment) ;

- la France s'engage dans une démarche exemplaire d'approche écosystémique et concertée. Elle privilégie la collaboration entre les acteurs autant que possible par rapport à la résolution d'antagonismes, recherche le continuum entre les écosystèmes terrestres et marins, la valorisation de sa dimension ultramarine, la coopération transfrontalière – demandée par l'Europe – et la coopération Nord-Sud ;
- la France fait adhérer tous les citoyens à ce projet collectif et fait partager l'ambition d'une grande nation maritime ;
- la France renforce la légitimité et l'audience de sa vision singulière sur la scène internationale.

Les actions au service de la stratégie sont structurées dans le cadre de plans d'actions sectoriels ou thématiques et de déclinaisons territoriales. La Stratégie nationale sert de référence à l'ensemble des actions des parties prenantes et ensemble ils forment le « Programme Océan ».

Les outre-mer, représentant 97% de notre espace maritime, occupent une place à part dans la stratégie de la France. Dans les territoires les plus vastes, et en particulier ceux du Pacifique, ce sont les autorités locales qui disposent de la compétence en matière d'environnement marin, la sécurité des espaces maritimes restant quant à elle du ressort de l'État. La stratégie nationale pour la mer et le littoral tient compte de ces particularités.

La Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie, Saint-Barthélemy et Wallis-et-Futuna, compte tenu de leur statut, déploient ainsi leur propre stratégie en faveur de la préservation de la biodiversité marine et du développement de l'économie bleue. Parmi les initiatives à saluer, on peut citer, de façon non exhaustive, les suivantes :

- La Nouvelle-Calédonie a réalisé une analyse stratégique de son espace maritime en 2014 qui a conduit à la création du parc marin de la mer de Corail ; les grands objectifs ont été validés le 7 juillet 2016 et la finalisation du plan de gestion est attendu d'ici la fin de l'année 2016 ;
- La Polynésie a établi son plan climat stratégique 2015-2030 qui traite notamment du milieu marin et de l'économie bleue, et elle est engagée dans la déclaration de juin 2016 sur l'Océan du groupe des dirigeants polynésiens.

L'État soutient ces initiatives ultramarines et continuera cet accompagnement, ainsi que le Président de la République l'a rappelé lors de son déplacement officiel en Polynésie française en février 2016.

Enfin la Stratégie nationale pour la mer et le littoral sera vivante et, au-delà du principe de sa révision tous les six ans, sa mise en œuvre doit être évaluée et suivie dans le cadre de la Conférence nationale maritime et du Conseil national de la mer et des littoraux.

Synthèse de l'état des lieux et enjeux⁵

L'océan présente un large potentiel pour stimuler la croissance économique, l'emploi et l'innovation et assurer la résilience face aux effets du changement climatique. Il est une des clés de résolution des nombreux défis mondiaux auxquels sera confrontée la planète dans les décennies à venir, de la sécurité alimentaire au changement climatique, de la production d'énergie à la gestion des ressources naturelles et à l'amélioration des soins médicaux.

Mais a contrario il est déjà soumis aux pressions de la surexploitation, de la pollution, de la diminution de sa biodiversité et au changement climatique (cf. chapitre suivant). Réaliser le plein potentiel de l'océan exigera donc des approches responsables et durables à son développement économique.

Dans ses projections, l'OCDE estime qu'entre 2010 et 2030, sur la base d'un scénario tendanciel, l'économie de l'océan pourrait contribuer de manière importante à la croissance de l'emploi et plus que doubler sa contribution à la valeur ajoutée mondiale. Une forte croissance est particulièrement attendue dans l'aquaculture marine, la transformation du poisson, les énergies marines renouvelables, les activités portuaires et la construction et la réparation navale.

I/ LES TERRITOIRES MARITIMES FRANÇAIS

11 Mkm2 sous juridiction

Avec près de 11 millions de km² sous souveraineté ou juridiction nationale, dont 97 % situés outre-mer, la France dispose du deuxième espace maritime mondial. Présente sur l'ensemble des mers et océans du globe sauf l'Arctique, la France dispose d'un patrimoine considérable qui en fait une grande nation maritime. Ces espaces, dotés de potentialités économiques, tiennent une place majeure dans les capacités de développement des départements et collectivités d'outre-mer.

Depuis 2002, la France a fait le choix de déposer plusieurs demandes d'extension du plateau continental auprès de la commission des limites du plateau continental de l'ONU :

- des demandes acceptées pour la Guyane, la Martinique, la Guadeloupe, la Nouvelle-Calédonie et les Îles Kerguelen (décrets du 25 septembre 2015) pour une extension totale de 579 000 km²,
- des demandes en cours d'examen pour l'Archipel de Crozet, La Réunion, Saint-Paul et Amsterdam, Wallis et Futuna et Saint-Pierre et Miquelon.

La France poursuit en parallèle son programme de négociations d'accords de délimitations, plusieurs différends portant sur ces délimitations avec des États tiers. Conformément aux dispositions de la CNUDM, elle a fait le choix de ne pas accepter de soumettre aux juridictions internationales ces différends relatifs aux délimitations maritimes.

⁵ L'intégralité de l'état des lieux est consultable à l'adresse : http://webissimo.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_-_Etat_des_lieux_mer_et_littoral_cle76f2cb.pdf

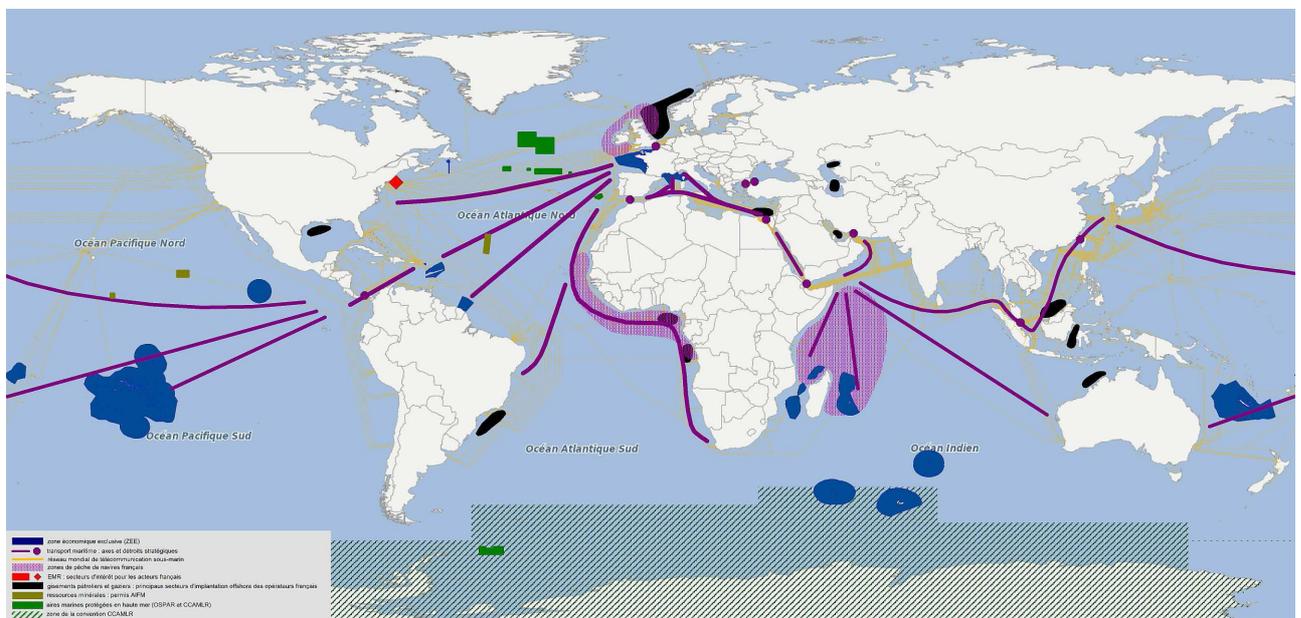
En l'absence de règlement définitif d'un différend, la France conserve des droits souverains dans les zones ainsi délimitées et aucune décision d'un État tiers ne peut par conséquent lui être opposée.

Et des intérêts bien au-delà

Au-delà des zones sous juridiction française, la France a des intérêts économiques sur un certain nombre d'espaces maritimes qui revêtent une importance stratégique pour elle : les principales routes de transport maritime, les zones de pêches, les principales zones d'exploitation d'hydrocarbures, les secteurs d'intérêt en matière d'énergies marines renouvelables pour les acteurs français, les permis d'exploration des grands fonds et les trajets des câbles sous-marins.

Elle s'implique également dans la protection de l'océan en étant partie à la gouvernance et à la gestion d'aires marines protégées en haute-mer. Elle partage enfin, au sein du Traité de l'Antarctique, la responsabilité de la protection et de la gestion de l'océan Antarctique.

Carte des territoires maritimes :



II/ LA MER, VECTRICE DE CROISSANCE ET D'EMPLOIS

L'importance économique du secteur maritime

D'après l'Insee et l'Observatoire national de la mer et du littoral (ONML), le socle de l'économie maritime compte environ 450 000 emplois en 2012, soit 1,7 % de l'emploi total en France et plus de 8 % des emplois maritimes de l'Union européenne.

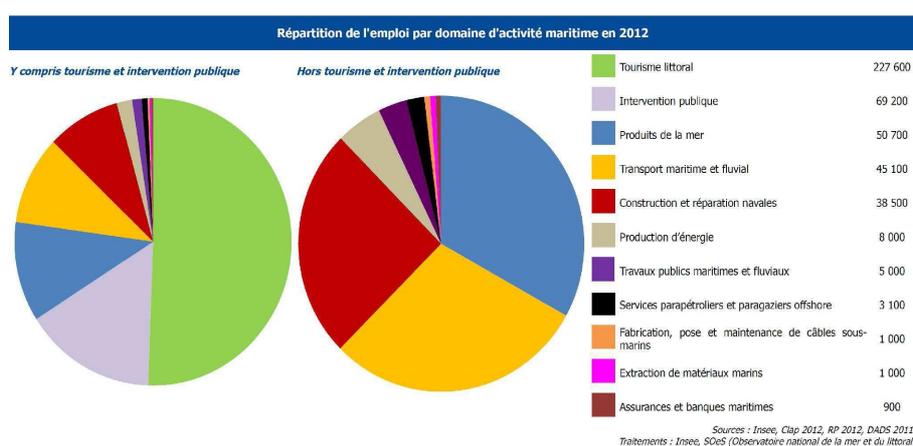
L'Institut français pour l'exploitation de la mer (Ifremer) estimait, quant à lui, la valeur ajoutée maritime à près de 30 milliards d'euros en 2011.

Regroupés dans onze domaines par l'Ifremer et l'ONML, l'économie maritime recouvre une vaste palette d'activités diversifiées, qu'elles soient traditionnelles (pêche, conchyliculture, construction navale, activités portuaires, tourisme...) ou émergentes (énergies marines renouvelables, biotechnologies...). À ces activités, socle de l'économie maritime, s'ajoutent,

par des effets d'entraînement, des activités « indirectes » : transports et services, logistique, zones industrialo-portuaires... qui composent un halo plus difficile à définir et à mesurer.

Le tourisme, avec la moitié des emplois et de la valeur ajoutée, représente un acteur essentiel de l'économie maritime.

L'industrie maritime (flotte de commerce et ports, construction navale et industries nautiques, pêche et produits de la mer...), hors tourisme littoral et secteur public, représente, quant à elle, plus de 150 000 emplois pour une valeur ajoutée estimée à près de 13 milliards d'euros. La France dispose notamment de nombreux acteurs industriels de premier plan dans des secteurs promis à un développement constant.



Une industrie innovante

Forte d'une recherche océanographique opérationnelle de premier plan mondial, d'un important savoir-faire en exploration et exploitation offshore et offshore profond, d'une maîtrise technologique de pointe dans la construction navale, notamment pour les navires à forte valeur ajoutée, d'un bon niveau scientifique sur les matériaux (composites, tenue à la corrosion, etc.), la France dispose de nombreux atouts pour faire face aux défis technologiques de demain, prémices de marché qui se développeront et constitueront à l'avenir des secteurs clés.

Elle peut s'appuyer en cela sur les deux pôles de compétitivité à vocation mondiale que sont les pôles Mer Bretagne-Atlantique et Méditerranée. Le pôle de compétitivité Aquimer permet également le développement d'une innovation renforcée dans le secteur halio-alimentaire.

Depuis leur création en 2005, ils représentent le pivot des investissements dans la recherche et le développement des techniques et des technologies de demain appliquées au monde maritime : 1,4 milliard d'euros d'investissements privés et publics, dans plus de 470 projets collaboratifs portés par un écosystème de plus de 700 membres, dont 60 % de PME, et représentant 100 000 emplois. Les pôles concentrent également environ 90 % de la recherche et formation françaises en sciences et techniques de la mer.

Des activités historiques aux activités émergentes : une approche de quelques secteurs particuliers

- ***Les activités de pêche maritime***

La pêche maritime professionnelle française est une activité « historique » présente sur tous les océans et particulièrement concentrée en zone côtière. Elle est mobile et variable dans le temps (jour, saison, année), soumise à la localisation d'une ressource vivante disponible à plus ou moins grande échelle géographique (du gisement coquillier très localisé au stock de thon à l'échelle d'un océan) et elle-même sensible aux fluctuations environnementales et aux pressions anthropiques s'exerçant sur le milieu marin.

La spécificité de la pêche française réside dans son extrême diversification : 7000 navires (soit près de 16 700 marins) exercent plus de 300 métiers différents qui ont chacun des enjeux spécifiques de répartition dans l'espace et de cohabitation avec d'autres usages.

La pêche maritime est encadrée par la politique commune des pêches (PCP) dont l'objectif principal est d'exploiter au mieux la ressource disponible afin de contribuer à la sécurité de l'approvisionnement alimentaire tout en garantissant une durabilité de long terme du secteur sur les plans environnemental, social et économique.

La production française en 2014 représentait un volume total de 536 585 tonnes pour une valeur totale de 1,1 milliard d'euros. Le commerce extérieur français des produits de la mer (pêche et aquaculture confondus) est fortement déficitaire puisque la France importe près de 80 % de sa consommation.

- ***Le secteur aquacole***

L'aquaculture marine est très largement dominée par la conchyliculture, activité traditionnelle sur le littoral. La France est le premier producteur ostréicole européen, et ce malgré une baisse de production liée aux mortalités constatées depuis 2008. En 2013, les entreprises conchylicoles ont employé 16 277 personnes, correspondant à 8 783 « équivalents temps plein » et vendu 154 517 tonnes de coquillages pour une valeur de 535 millions d'euros (source FranceAgriMer).

La pisciculture marine, ayant connu un fort développement jusqu'en 1995, voit depuis sa production stagner, malgré un potentiel et une volonté européenne et nationale de développement. La quarantaine d'entreprises impliquées dans la pisciculture marine a employé 617 « équivalents temps plein » en 2013, avec 5 215 tonnes de poissons vendues pour une valeur de 36 millions d'euros (source FranceAgriMer).

L'algoculture, avec une production annuelle de 60 tonnes, reste un secteur marginal mais au potentiel de développement important.

- ***Le transport et les services maritimes***

La flotte de commerce (transports et services maritimes) de plus de 100 UMS⁶ sous pavillon français compte 298 navires dont 168 pour la flotte de transport au long cours ou aux cabotages, et 130 pour la flotte de services maritimes. Le pavillon français est l'un des plus sûrs du monde avec un âge moyen⁷ des navires de 8,2 ans (contre 16,3 ans¹ pour la flotte mondiale au 1^{er} janvier 2015), il est depuis plusieurs années dans le trio de tête du classement du memorandum de Paris. Par ailleurs, la flotte exploitée par des intérêts français sous pavillons étrangers, en constante progression, est évaluée à 796 navires⁸.

6 Universal Measurement System : unité de mesure de la jauge des navires

7 Moyenne des âges médians des classes pondérées par les jauges brutes

8 Flotte de service comprise, tout tonnage et mode d'exploitation confondus au 1^{er} janvier 2015

L'équilibre des segments tend à se recentrer sur les secteurs à haute valeur ajoutée. La flotte de transport se trouve soumise à de fortes pressions du fait de la compétition mondiale (concurrence des pavillons, augmentation des coûts opérationnels). Les flottes dites « de service », également exposées à la concurrence internationale, se développent particulièrement dans les chantiers offshore : pose de câbles, prospection sismique, activité pétrolière. Cette évolution vers les activités les plus valorisées correspond à une tendance également observée au sein de plusieurs flottes européennes.

Le développement de la flotte et son ancrage sur les activités à forte valeur ajoutée est un enjeu important de l'économie maritime. Outil indispensable à la conduite de projets industriels en mer, le développement de la flotte de service est un élément clé de l'intégration des filières, en termes d'emploi, de savoir-faire et de création de richesse.

- ***Les ports de commerce***

Les ports de commerce sont des acteurs essentiels pour donner à la France une place de premier rang dans le commerce international et contribuer au développement industriel et économique du Pays.

Situés à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transports multimodaux, les ports français sont au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires. Les ports français doivent devenir des « architectes » de solutions logistiques maritimes et terrestres, sur un hinterland – notamment fluvial - projeté à l'échelle européenne. Ils ont vocation à se positionner comme des acteurs coordonnateurs démontrant une forte valeur ajoutée dans la mise en place de chaînes logistiques intégrées, durables et économiquement compétitives, favorisant les moyens massifiés.

Ils ont également vocation à accueillir les activités essentielles à l'économie bleue dans le secteur logistique ou industriel, notamment dans le secteur énergétique ou relevant des filières industrielles d'avenir tournées vers la transition énergétique.

La France est la 6^e puissance portuaire européenne, avec plus de 300 millions de tonnes de fret et près de 30 millions de passagers en 2014.

Marseille et HAROPA sont placés parmi les premiers ports européens en volume total de marchandises traitées. Marseille est le 3^e port pétrolier au monde, Le Havre est le 10^e port de conteneurs en Europe et le port de Rouen le 1^{er} port céréalier d'Europe de l'Ouest.

Les emplois directs des sept grands ports maritimes métropolitains représentent près de 40000 personnes

Les activités industrielles emploient dans les ports plus de 90000 personnes.

Les grands ports maritimes d'outre-mer ont réalisé un trafic global de 12,2 millions de tonnes en 2015

- ***Construction et réparation navale***

38 000 emplois dont 60 % dans les PME et ETI

8 milliards d'euros de chiffre d'affaires

45 % de l'activité tournée vers l'export : 80 % pour les navires civils, 30 % pour les navires militaires, 66 % pour la plaisance

- ***La plaisance et les loisirs nautiques***

Avec près de 500 ports de plaisance en métropole pour une capacité d'accueil de plus de 160 000 places, la plaisance est un secteur majeur de l'économie maritime. En effet, près de 4 millions de plaisanciers réguliers et une flotte immatriculée en activité de près de 600 000 unités constituent un vecteur de croissance et d'emploi incontournable pour les zones littorales et leurs économies.

Le secteur des loisirs nautiques, notamment du fait de l'émergence d'activités dites collaboratives, connaît une transformation marquée depuis plusieurs années. Cette évolution durable, qui doit être accompagnée par l'État, est une source émergente de développement et de dynamisation du secteur.

- ***Les énergies marines renouvelables***

La France dispose de très nombreux atouts pour participer au développement de filières industrielles dans les différentes technologies d'énergies renouvelables : le deuxième espace maritime (ZEE) offrant toutes les opportunités pour les différents types d'énergie (vent, courants, marées, vagues, énergie thermique des mers...) avec des gisements importants (80GW dans l'éolien, 5GW dans l'hydrolien), une capacité de recherche et une industrie forte et diversifiée tant dans les activités navales que maritimes.

L'apport des énergies marines sera expédient pour atteindre les objectifs de 40 % d'électricité renouvelable à l'horizon 2030, fixé par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. La France poursuit son programme de développement de l'éolien posé en mer avec comme objectif, en 2023, une puissance installée de 3 000 MW et des projets lancés compris entre 500 et 6 000 MW supplémentaires.

- ***Les biotechnologies marines***

Les organismes marins représentent un immense réservoir, encore peu exploré, de gènes, de molécules et de fonctions biologiques utiles dans le domaine de la recherche fondamentale et susceptibles d'être à l'origine de nouveaux produits ou procédés dans les domaines de la santé, de la cosmétique, de l'alimentation, de l'énergie et des matériaux.

Créatrice d'emplois, en particulier d'emplois hautement qualifiés, et de richesse, par des produits à haute valeur ajoutée, les biotechnologies marines sont en plein essor, dans les domaines comme la pharmacopée et l'industrie cosmétique sans qu'il soit possible aujourd'hui d'en suivre précisément l'évolution. Leur développement soulève toutefois des questions de préservation, mais également d'accès équitable, pour tous les pays, à ces ressources dont le marché mondial est aujourd'hui estimé à 2,8 milliards d'euros.

- ***Les granulats marins***

Le secteur des granulats marins compte 1 000 emplois dont 650 directs, 16 navires extracteurs dont la moitié battent pavillon français, qui exploitent 18 concessions valides représentant une surface de 165 km².

Une production d'environ 5 millions de tonnes par an, de l'ordre de 1,5% de la production nationale : des sables et graviers siliceux destinés au secteur du bâtiment et des travaux publics, et des sables calcaires, plus spécifiques, destinés au secteur agricole, au traitement des eaux ou à l'alimentation animale.

Une ressource potentielle en matériaux estimés par l’Ifremer et le BRGM à près 542 milliards de m3 sur les façades Atlantique et Manche.

- **Les ressources minérales profondes**

Si les ressources marines en minerais métalliques ou métaux stratégiques sont encore très méconnues, elles pourraient un jour devenir critiques pour les besoins mondiaux en matières premières. La mise en exploitation de ces ressources nécessite d’évaluer au préalable les impacts potentiels sur la biodiversité, les écosystèmes et les milieux que pourraient occasionner les différentes phases d’exploration et d’exploitation afin d’inscrire dans un cadre respectueux des principes du développement durable. C’est dans cet esprit qu’a été conduit à partir de 2010 le programme « Wallis et Futuna », afin de rechercher des sites hydrothermaux actifs et inactifs et d’étudier la biodiversité associée.

Dans un contexte concurrentiel pour l’obtention de permis d’exploration et d’exploitation dans les eaux internationales, la France a également déposé deux permis d’exploration auprès l’Autorité internationale fonds marins (AIFM) : un premier, en 2001, relatif aux nodules polymétalliques dans la région de Clarion-Clipperton dans l’océan Pacifique, et un second, en 2012, relatif aux sulfures hydrothermaux dans une zone de l’Atlantique nord.

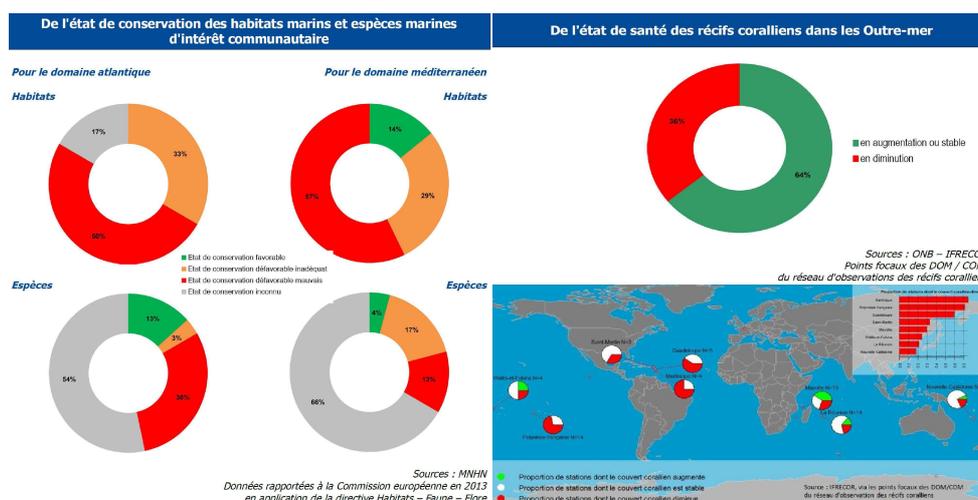
III/ UNE MER SOUS PRESSIONS

Un patrimoine naturel exceptionnel et fragile...

La France, par l’étendue de ses espaces maritimes de métropole et d’outre-mer et sa présence sous toutes latitudes, abrite un patrimoine naturel hors du commun (récifs, mangroves, herbiers...) support d’identité et de savoirs culturels pour nombre de populations locales.

À eux seuls, les outre-mer contiennent 80 % de la biodiversité nationale et la France abrite 10 % des récifs mondiaux et 20 % des atolls.

Si elle constitue un atout, cette biodiversité exceptionnelle donne également une responsabilité particulière dans la préservation des milieux marins et littoraux.



... dont la préservation est une condition du maintien et du développement des activités maritimes et littorales

Les écosystèmes marins et côtiers assurent des fonctions écologiques variées : production primaire, chaînes alimentaires, support à la biodiversité, cycles géochimiques, échanges gazeux, recyclage, épuration de l'eau, transport de sédiments, etc. Ces fonctions écologiques sont elles-mêmes à la base de ressources et de services nombreux et précieux fournis aux sociétés humaines : ressources alimentaires issues de la pêche, productivité primaire pour la conchyliculture, régulation du climat, protection contre l'érosion côtière, aménités récréatives, inspiration créative...

De nombreuses activités socio-économiques et socioculturelles maritimes et littorales sont par conséquent dépendantes de l'utilisation de fonctions écologiques et du bon fonctionnement des écosystèmes marins et littoraux. La problématique de préservation des ressources naturelles traverse l'ensemble des activités maritimes et l'intégration d'une gestion durable de l'environnement sera au cœur des développements venir de l'économie maritime.

Or les milieux marins et côtiers connaissent des pressions qui pourraient être susceptibles de porter atteinte au bon fonctionnement des écosystèmes et de compromettre leur capacité à fournir des ressources durables : l'altération physique des habitats, les pollutions de l'eau, de l'air et des sols, la prolifération d'espèces invasives et l'exploitation des ressources naturelles, pressions aujourd'hui aggravées par le changement climatique.

L'altération et la dégradation des habitats

Certaines techniques de pêche, l'extraction de matériaux, l'immersion de sédiments de dragage, les activités aquacoles, les mouillages ou l'installation à venir d'éoliennes ou d'hydroliennes entrent en interaction directe avec les fonds sous-marins et côtiers et sont susceptibles de les perturber à des degrés divers, selon la nature des fonds, la sensibilité particulière de certains habitats ou de certaines espèces, et les caractéristiques mêmes de l'activité. De ces atteintes physiques peuvent résulter des perturbations biologiques, telles qu'un déplacement d'espèces, un appauvrissement de la biodiversité avec la disparition d'espèces sensibles et l'apparition d'espèces opportunistes, une modification dans la composition des communautés vivantes, une altération des zones de frayères ou de nourriceries, une fragmentation des habitats, qui, elles-mêmes, peuvent avoir des conséquences sur les ressources exploitées.

En plus d'une altération physique, les habitats peuvent subir les conséquences de contaminations chimiques ou de modifications de paramètres tels que la température ou la salinité.

Les aménagements des zones côtières, tels que barrages, ouvrages portuaires, ouvrages de défense du littoral ou de stabilisation des plages, entraînent l'artificialisation du trait de côte et conduisent à la dégradation d'habitats sur le lieu même de l'aménagement et, en modifiant les conditions naturelles du milieu, peuvent entraîner de surcroît la dégradation d'habitats voisins.

Les pollutions et atteintes à la qualité des eaux

Les pollutions d'origine anthropique sont nombreuses et diverses. Elles peuvent être massives ou diffuses, avoir des effets immédiats ou à long terme, sur le lieu de la pollution ou à grande distance. Des effets « cocktail » ont également été mis en évidence, rendant extrêmement délicates les prévisions quant aux conséquences d'une pollution donnée sur la biodiversité.

Les milieux marins et côtiers sont le réceptacle des pollutions continentales (pesticides, métaux lourds, déchets plastiques...) drainées, notamment, par les cours d'eau. À cela s'ajoutent les pollutions liées aux activités humaines en mer. Si les pollutions marines accidentelles, comme les marées noires, sont souvent très médiatisées, les pollutions d'origine

terrestre, diffuses et continues, portent atteinte en permanence à la qualité des eaux côtières et constituent une menace réelle, tant pour le fonctionnement des écosystèmes que pour les services qu'ils peuvent rendre et pour les activités qui en dépendent (pêche et aquaculture par exemple).

- ***L'eutrophisation***

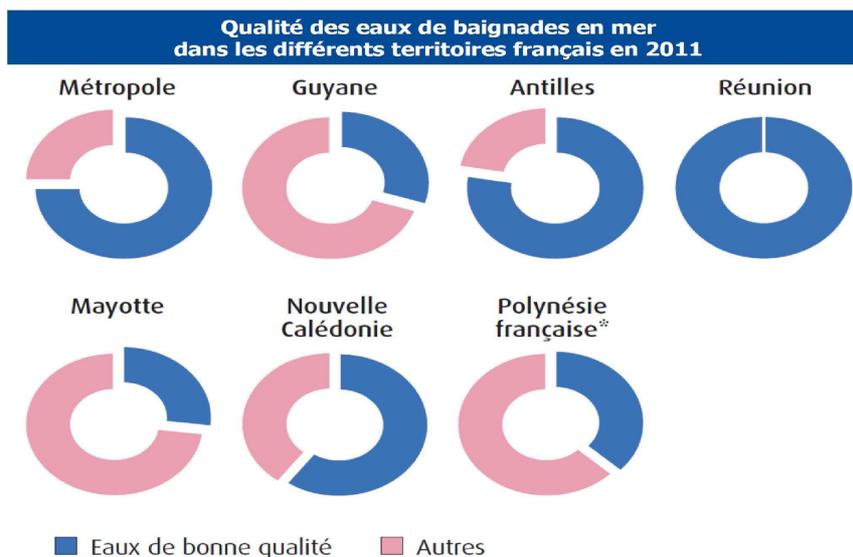
L'eutrophisation est un dysfonctionnement des écosystèmes côtiers dû à des apports excessifs de nutriments par les fleuves côtiers. Ces apports de nutriments, azote et phosphore principalement, provoquent des développements excessifs de phytoplancton, appelés blooms ou efflorescences, pouvant être limités dans le temps mais dont l'ampleur peut être considérable. L'eutrophisation peut conduire à un appauvrissement du milieu en oxygène (hypoxie) pouvant aller jusqu'à la mort d'organismes marins par anoxie.

À ce phénomène d'eutrophisation peut s'ajouter **un phénomène de toxicité** dû aux efflorescences de certaines espèces de micro-algues qui présente des risques pour la santé humaine.

- ***Les pollutions microbiologiques***

L'introduction des pathogènes dans le milieu marin est essentiellement d'origine terrestre. Elle est due à des dysfonctionnements dans les dispositifs d'assainissement non collectif et les réseaux d'assainissement (contamination d'origine humaine) d'une part, et à des pollutions diffuses (contamination d'origine animale) d'autre part. Les rejets des navires de plaisance sont un autre vecteur de pollution, non négligeable dans les zones de mouillage, mais aussi dans les ports où la sédentarisation des plaisanciers se développe et où les installations sanitaires sont insuffisantes.

Ces pathogènes peuvent porter atteinte tant à la qualité des eaux de baignade qu'à la qualité des eaux conchylicoles et des gisements naturels de coquillages. Ils peuvent affecter les organismes marins, les bivalves filtreurs que sont huîtres, moules et coquilles Saint-Jacques ou fouisseurs, avec des conséquences sur la commercialisation et la consommation des coquillages.



* données de 2009.
 Source : ministère chargé de la Santé (Antilles, Guyane, Réunion),
 Centre d'hygiène et de la salubrité publique (Polynésie française), section contrôles et
 analyses des eaux et entomologiques du SIPRES de la Ville de Nouméa
 (Nouvelle-Calédonie), agence de santé de l'océan Indien (Mayotte).
 Traitements : SOeS (Observatoire national de la mer et du littoral)

- **Les pollutions chimiques**

Les pollutions chimiques recouvrent les pollutions aux hydrocarbures, aux métaux lourds (cuivre, plomb, cadmium), aux biocides et pesticides (anti-fouling, pesticides à usage agricole et non agricole), aux produits industriels (PCB, retardateurs de flamme, agents tensioactifs, solvants), aux produits pharmaceutiques (résidus médicamenteux) mais aussi, plus récemment, aux nanoparticules susceptibles de s'échapper dans l'environnement et dont on ignore le devenir.

Elles sont principalement diffuses et liées aux apports par les fleuves côtiers d'éléments chimiques d'origine anthropique, dont le rejet dans le milieu se fait à faibles doses, mais de façon continue. Elles peuvent être ponctuelles, elles sont massives dans le cas d'accidents maritimes.

En mer, la nature des marchandises transportées a profondément changé. Les produits pétroliers, qui ne représentent plus qu'un tiers du trafic maritime, ont laissé la place à des marchandises diversifiées, ce qui entraîne de nouveaux risques comme la perte de conteneurs en mer ou des pollutions chimiques, se traduisant par l'émission dans le milieu marin de substances extrêmement variées dont on ne connaît ni le comportement en cas d'accident, ni le niveau de dangerosité. Les rejets de produits chimiques et de substances dangereuses sont en forte augmentation : ils représentent 14 % des Polrep (« Pollution report » : comptes rendus officiels de pollution rédigés par les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) en 2012, alors qu'ils n'atteignaient que 2 % sur la période 2000-2011.

- **La pollution par les déchets**

Les macro-déchets regroupent les objets ou matériaux qui sont, volontairement ou non, directement ou non, jetés ou abandonnés en mer et sur le littoral : électroménager, conteneurs, sacs ou particules de plastique, mégots, filets de pêche, etc. Ils peuvent résulter de pertes en mer, de l'abandon de vieux matériels ou de dégradations lors des tempêtes, mais le plus souvent ils sont le résultat du transport jusqu'à la mer de dépôts terrestres. Les trois quarts des macro-déchets proviennent de la terre.

Ils ont souvent une durée de vie en mer est très longue – plus de 400 ans pour des bouteilles en plastique – avec des conséquences importantes tant biologiques (asphyxie ou étouffement de la faune qui les prend pour des proies, pêche fantôme par des filets perdus ou abandonnés) que chimiques (libération de substances dans l’environnement).

Les espèces non-indigènes invasives

Cette pression est induite par l’introduction et la propagation d’espèces animales ou végétales dans des écosystèmes où elles n’étaient pas présentes et où elles prolifèrent au détriment du patrimoine naturel préétabli, telles, par exemple, l’huître creuse et la crépidule en Atlantique, les caulerpes en Méditerranée ou le poisson lion dans les Caraïbes, au caractère invasif avéré.

Les deux principaux vecteurs d’espèces non indigènes aujourd’hui identifiés sont, d’une part, les zones de cultures marines qui sont à l’origine de l’introduction primaire d’espèces comme l’huître creuse, et de dissémination d’espèces non indigènes par les transferts réguliers de naissains et de stocks d’huîtres entre les différents sites ostréicoles et, d’autre part, les ports qui constituent des sites principaux d’introduction d’espèces non indigènes via les opérations de déballastage et les bio-salissures (*fouling*).

L’introduction par les eaux de ballast des navires est considérée comme l’un des vecteurs les plus préoccupants à l’échelle mondiale ; leur traitement fait l’objet la Convention Internationale pour le Contrôle et la Gestion des Eaux de Ballast et Sédiments des Navires » adoptée par l’Organisation Maritime Internationale (OMI) en février 2004 qui entrera sous peu en vigueur.

La surexploitation des ressources vivantes

La surexploitation des ressources vivantes issues de la biodiversité marine et littorale, et notamment des ressources halieutiques dans le cadre de certaines activités de pêche (à pied et embarquée, récréative et commerciale), concourt à l’érosion de la biodiversité directement exploitée mais aussi de celle dépendant de ces ressources.

Si les chercheurs partagent le constat d’une surexploitation globale des ressources au niveau mondial, ils constatent aussi que leurs évolutions sont le plus souvent maîtrisables. De nombreuses mesures ont été prises dans ce sens dans les eaux françaises, notamment par des règles d’accès à la ressource pour la pêche professionnelle (réglementations européenne et nationale, mais aussi licences instaurées par les pêcheurs eux-mêmes via leurs structures professionnelles). Sur l’ensemble des populations évaluées, la proportion de populations exploitées durablement est ainsi passée de 6 % en 2004 à 61 % en 2013.

Le changement climatique : une réaction en chaîne

Le changement climatique, qui se manifeste par des changements avérés des paramètres physiques et chimiques du milieu (élévation globale de la température et acidification des océans, modification de la salinité, élévation du niveau de la mer...) affecte directement la biodiversité marine et littorale et éprouve la résilience des écosystèmes marins et littoraux.

En altérant ces facteurs de manière accélérée, le changement climatique perturbe des espèces marines qui se sont adaptées au fil des millénaires aux conditions locales et à leur lente évolution naturelle. Il en modifie l’abondance, la diversité et la distribution, mais également l’alimentation, le développement et la reproduction, de même que les relations entre ces espèces.

Dans l’Atlantique Nord-Est, des migrations de copépodes (zooplanctons marins) vers le nord ont ainsi été observées. Ce qui pourrait avoir des répercussions sur la faune qui s’en nourrit et,

in fine, sur l'ensemble de la chaîne alimentaire. L'activité de pêche pourrait alors se trouver fragilisée.

Le phénomène d'acidification, dû à une absorption excessive de dioxyde de carbone, menace également de nombreux écosystèmes et espèces marins. Il touche les organismes marins qui ont un squelette ou une coque calcaire et qui se développent en fixant le carbonate de calcium, comme les récifs coralliens, les crustacés et le zooplancton.

L'ensemble de ces évolutions, dont il est aujourd'hui difficile de mesurer l'ampleur et la répartition spatiale, aura des répercussions sur différents secteurs d'activité (la pêche, l'aquaculture ou le tourisme par exemple) et les sociétés littorales, voire, de manière indirecte, sur des pans plus vastes de l'économie et de la population mondiale.

IV/ UN LITTORAL PRIS ENTRE DEUX VAGUES

Une dynamique démographique continue tant en métropole qu'en outre-mer

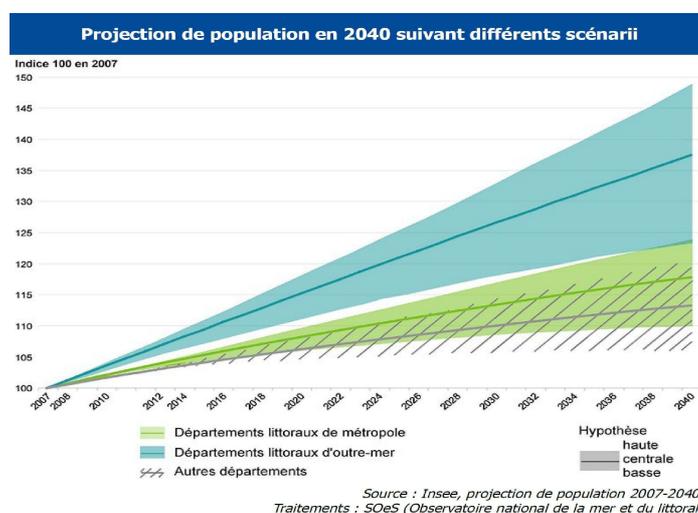
En 2010, les communes littorales de métropole et d'outre-mer comptaient près de 8 millions d'habitants, soit une densité de population de 285 hab./km² en métropole (près de 2,5 fois plus que la densité moyenne en métropole) et de 46 hab./km² dans les communes littorales ultramarines.

De 1962 à 2010, la population littorale métropolitaine a augmenté de 41 %. Dans les départements d'outre-mer, elle a presque doublé (+89 %) avec un accroissement très important depuis 1982.

En métropole, l'arrière-pays proche voit également sa densité de population nettement augmenter du fait de l'étalement progressif de la population à l'intérieur des terres.

Depuis 1962, et avec une nette accélération depuis 1999, la densité de population dans l'arrière-pays du littoral métropolitain a augmenté de plus de 70 %.

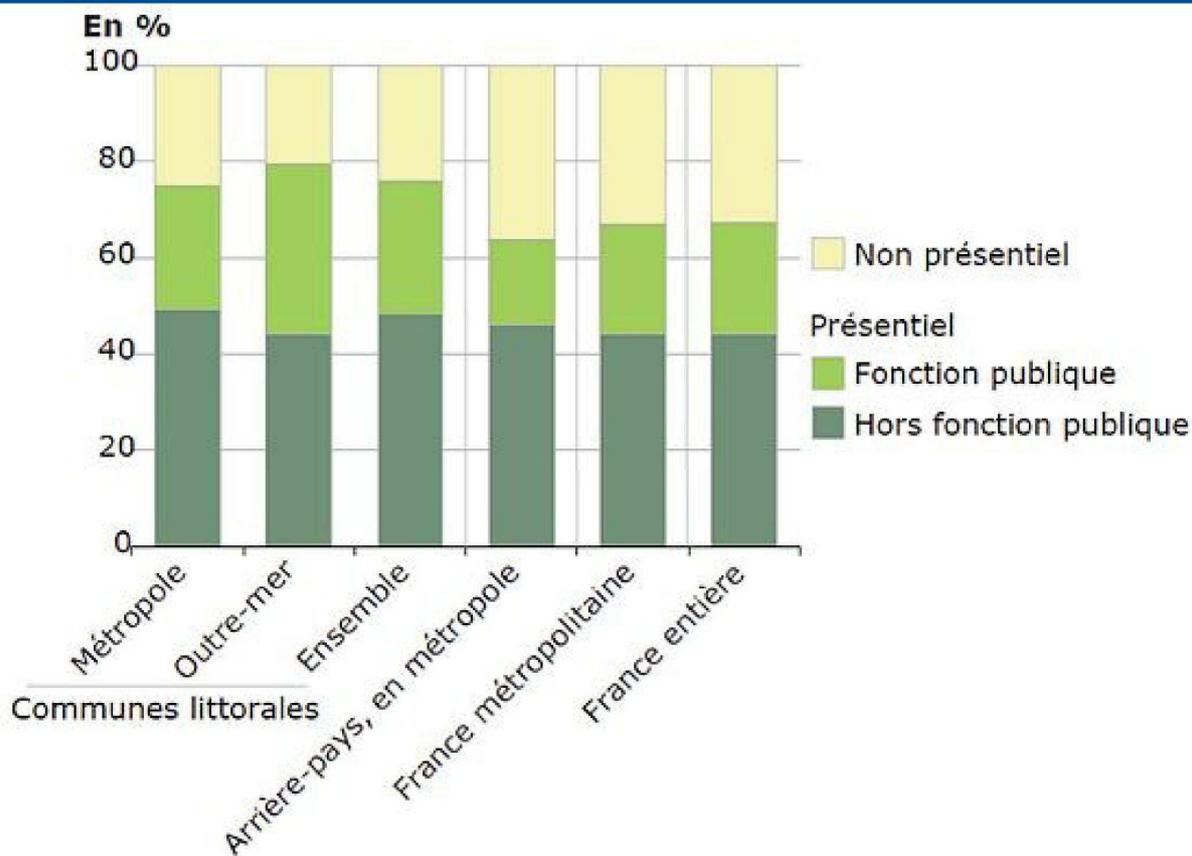
Selon les projections de l'INSEE, la croissance de la population des départements littoraux ne devrait pas s'essouffler. Avec comme hypothèse le maintien des tendances démographiques récentes, la population des départements littoraux devrait augmenter de 4,5 millions d'habitants d'ici 2040 : 3,9 millions en métropole (+17 %) et 660 000 en outre-mer (+36 %). La population des communes littorales pourrait augmenter de 1,4 million d'habitants et atteindre plus de 9 millions en 2040.



Une économie présente tournée vers le tourisme et la villégiature

La sphère présentielle (activités majoritairement tournées vers la satisfaction des ménages présents dans la zone) et les activités de service aux personnes, résidents et touristes, sont aujourd’hui le principal moteur de l’emploi dans les communes littorales. En 2010, la part des salariés travaillant dans la sphère présentielle s’élevait à près de 76 % – 80 % en outremer et 75 % en métropole, soit 8 points de plus que la moyenne nationale.

Part des sphères d'emploi dans l'emploi salarié en 2010



Source : Insee, CLAP 2010

Traitements : SOeS (Observatoire national de la mer et du littoral)

En 2012, la capacité d’accueil touristique des communes littorales métropolitaines s’élève ainsi à 7,8 millions de lits, soit 8 850 lits par commune. C’est plus que le nombre d’habitants par commune littorale et plus de 15 fois la moyenne hexagonale.

Les trois quarts de ces capacités d’accueil correspondent aux résidences secondaires, très nombreuses sur le littoral métropolitain, où elles représentent près de 3 logements sur 10. Le quart restant, 1,85 millions de lits, correspond à l’accueil marchand, essentiellement en campings.

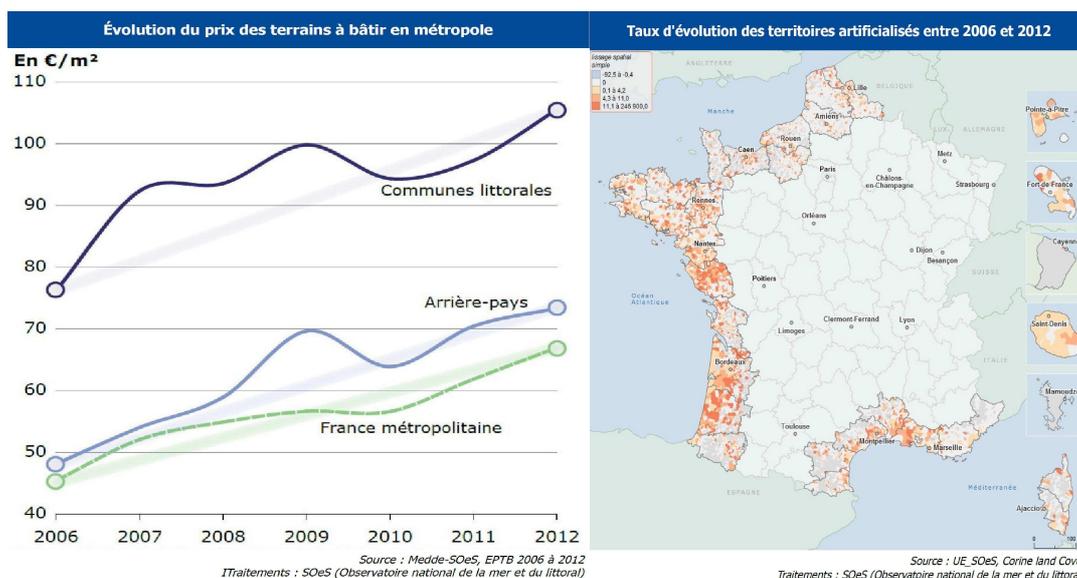
Une attractivité source de déséquilibres

Si l’attractivité démographique et économique des littoraux est source de dynamisme, elle fragilise également les équilibres sociaux, territoriaux, économiques ou environnementaux.

Cette attractivité génère un renchérissement du foncier et de l’immobilier en zone littorale. Il en résulte des difficultés de maintien pour les populations locales et d’installation pour les nouvelles populations, actives, saisonnières ou retraitées, aux revenus modestes, fréquemment contraintes de s’installer en zones rétro-littorales ou dans l’arrière-pays.

Cette attractivité démographique et économique s'accompagne de la multiplication des constructions de logements et d'équipements correspondants. Cette tendance se poursuit aujourd'hui dans les communes littorales, et plus fortement en zone rétro-littorale, en portant atteinte au cadre de vie : mitage de l'espace, artificialisation des surfaces, dégradation des milieux naturels et des paysages, saturation des infrastructures routières... En 2012, la part des territoires artificialisés des communes littorales s'élevaient à 14,6 % du territoire contre 5,5 % dans l'arrière-pays et en métropole, soit 2,6 fois plus. Entre 2006 et 2012, 0,3 % de la surface totale des communes littorales a été artificialisée, soit 2 fois plus que la moyenne métropolitaine.

Elle induit pour les communes des investissements coûteux dans des capacités de traitements des eaux usées, dont la gestion est compliquée par des variations importantes de populations, ce qui présente des risques de pollutions microbiologiques et de déchets aquatiques.



Un territoire vulnérable : risques littoraux et changements climatiques

Selon les résultats de l'évaluation préliminaire des risques, 1^{ère} étape de mise en œuvre de la directive inondation, 1,4 millions de résidents permanents en métropole, 129 000 dans les départements d'outremer, et au moins 850 000 emplois en métropole seraient aujourd'hui potentiellement exposés aux submersions marines.

Sur les territoires où les tendances d'évolution passée ont pu être estimées dans le cadre de l'élaboration de l'indicateur national de l'érosion côtière, 22 % des côtes métropolitaines (hors Corse), soit plus de 650 km de côte, sont en recul avec des vitesses variant de 0,1 à 8 m/an. 142 communes sont concernées par des vitesses d'érosion supérieures à 0,5 m par an et 19 par des vitesses supérieures à 3 m par an.

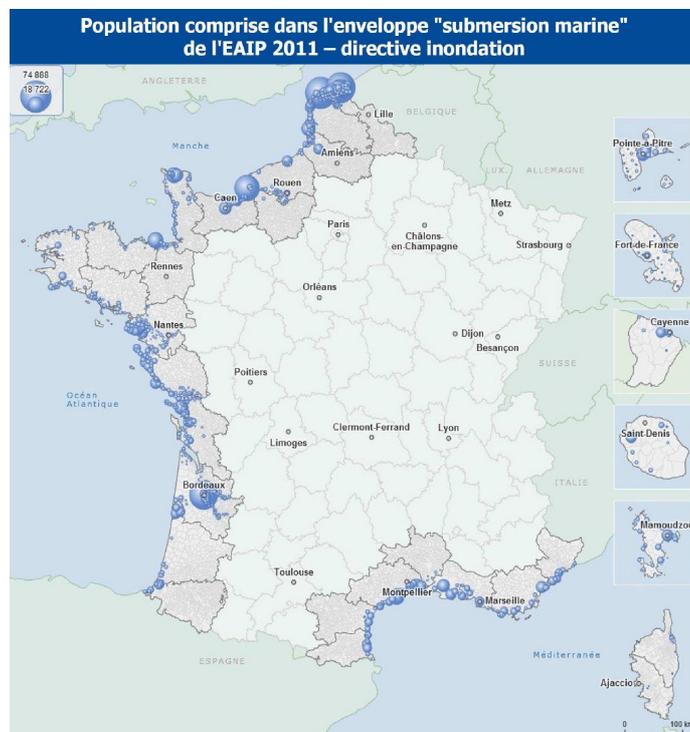
Le changement climatique et l'élévation du niveau de la mer pourraient sensiblement amplifier ce potentiel de risques naturels auxquels les espaces littoraux sont particulièrement exposés.

Selon les projections du dernier rapport du GIEC, l'élévation du niveau moyen mondial de la mer entre les périodes 1986-2005 et 2081-2100, en réponse au réchauffement des océans et à la fonte des glaciers et calottes polaires, serait comprise entre 26 et 55 cm pour le scénario le plus optimiste et entre 45 et 82 cm pour le plus pessimiste.

Les niveaux marins extrêmes ayant suivi, au cours des dernières décennies, la même tendance à la hausse que l'élévation du niveau de la mer, l'aggravation des submersions marines sera la

conséquence la plus immédiate de l'élévation du niveau de la mer, même si localement d'autres facteurs pourront exacerber ou modérer ces tendances.

Et si le 5^e rapport d'évaluation du GIEC se montre prudent sur une éventuelle évolution de la fréquence et de l'intensité des tempêtes, il est par contre probable que le changement climatique fasse augmenter l'intensité des cyclones tropicaux.



Source : EAIP 2011 - Insee, RP, 2006.
Traitements : SOeS (Observatoire national de la mer et du littoral)

Objectifs

La Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral apporte une contribution, pour la mer et le littoral, à la Stratégie Nationale de la Transition Écologique vers un Développement Durable, qui vise à faire progressivement émerger un nouveau modèle de société alliant progrès économique, écologique et humain.

Elle fixe quatre grands objectifs complémentaires et indissociables dans le cadre de l'approche socio-écosystémique qui prévaut dans l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie et qui a pour conséquence l'absence de hiérarchie entre eux :

- la transition écologique pour la mer et le littoral
- le développement de l'économie bleue
- le bon état écologique du milieu marin et la préservation d'un littoral attractif
- le rayonnement de la France

I/ LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE POUR LA MER ET LE LITTORAL

La transition écologique est une évolution vers un nouveau modèle économique et social, un modèle de développement durable, qui renouvelle nos façons de consommer, de produire, de travailler, de vivre ensemble pour répondre aux grands enjeux environnementaux, ceux du changement climatique, de la rareté des ressources, de la perte accélérée de la biodiversité et de la multiplication des risques sanitaires environnementaux.

Appliquée à la mer et au littoral, elle correspond notamment :

- à la recherche d'une bonne résilience des territoires littoraux face aux risques naturels et aux conséquences du changement climatique,
- à une moindre dépendance énergétique, notamment pour les îles,
- à une économie circulaire, qui valorise la situation particulière du littoral,
- au développement de techniques et d'aménagements à impact positif sur l'environnement,
- à une meilleure connaissance et compréhension des enjeux écologique et énergétique par le plus grand nombre.

Enjeux majeurs :

- ⇒ **Une bonne résilience des territoires maritimes et littoraux**
- ⇒ **Une économie circulaire valorisant les atouts du littoral**

II/ LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE BLEUE

Le développement de l'économie bleue doit être source de valeur ajoutée et d'emplois pour l'économie nationale, en particulier pour les populations littorales, et il doit permettre

d'assurer des fonctions stratégiques pour l'économie nationale en termes d'approvisionnements en matières premières et en énergie, de transport et de communication.

La croissance bleue souhaitée est une croissance durable dans les différents secteurs de l'économie littorale et maritime, socialement bénéfique, misant sur la connaissance et la formation, en valorisant le potentiel considérable en matière d'innovation et de croissance qu'offrent les mers et l'océan, dans les espaces sous juridiction française et à l'échelle mondiale pour les acteurs industriels français.

La croissance bleue vise une valorisation des ressources naturelles :

- exploitation durable des ressources renouvelables :
 1. biologiques (pêches, aquaculture, biotechnologies),
 2. énergétiques (vents, courants, houle, gradients thermiques),
- exploitation raisonnée des ressources non renouvelables :
 1. énergétiques carbonées (hydrocarbures),
 2. et minérales (granulats, substances de mines non énergétiques contenues dans les grands fonds).

Elle ambitionne le développement du tourisme côtier et maritime par le patrimoine marin et côtier, naturel et culturel, les loisirs nautiques, la croisière et les activités de loisirs en général.

Elle promeut l'activité de transport et de services maritimes et la compétitivité des ports de commerce.

Elle s'attache au développement de l'industrie de la construction navale et des équipements maritimes en privilégiant l'innovation technologique dans les secteurs de pointe et la performance environnementale.

Elle accorde une attention particulière au progrès social, facteur de compétitivité et objectif en soi.

Enjeux majeurs :

- ⇒ **Une source de valeur ajoutée, de compétitivité et d'emplois**
- ⇒ **Une exploitation durable des ressources marines**
- ⇒ **Un progrès humain et social**

III/ LE BON ÉTAT ÉCOLOGIQUE DU MILIEU MARIN ET LA PRÉSERVATION D'UN LITTORAL ATTRACTIF

C'est l'objectif qui constitue le pilier environnemental de la stratégie et qui répond à la nécessité de la protection de l'environnement à la fois comme cadre de vie, source de biens et services et potentiel pour l'avenir.

Le bon état écologique du milieu marin⁹ est l'état de fonctionnement des écosystèmes marins (diversité biologique conservée et interactions correctes entre les espèces et leurs habitats,

⁹ Le « bon état écologique » correspond à l'objectif fixé par la directive cadre « stratégie pour le milieu marin », la stratégie nationale pour la mer et le littoral est le cadre de mise en œuvre de la directive cadre pour

océan sain, dynamique et productif) permettant à ces derniers d'assurer dans la durée l'ensemble des services écosystémiques. Il détermine l'exercice des usages en mer pour les générations futures dans une perspective de développement durable.

La préservation d'un littoral attractif concerne un environnement préservé et des paysages de qualité, conservant une part importante de milieux naturels et d'usages traditionnels des sols. Ils offrent des conditions de vie agréables et maintiennent à un niveau élevé l'attrait des zones côtières pour des résidents permanents et pour l'accueil touristique. Au travers d'une amélioration de l'état de conservation des écosystèmes et des paysages, c'est également une croissance de leur valeur ajoutée sur un plan économique qui est recherchée.

Cela doit se traduire enfin par le développement de la dimension culturelle et sociale du littoral et de la mer, au travers notamment des valeurs patrimoniales associées aux milieux et aux activités qui s'y déroulent et des traditions vivantes qui leur sont attachées.

Enjeux majeurs :

- ⇒ **Un bon état écologique des milieux marins**
- ⇒ **Le bien-être dans les territoires littoraux**

IV/ LE RAYONNEMENT DE LA FRANCE

Le rayonnement de la France comme nation maritime doit être un objectif et une conséquence de son implication géostratégique dans la protection, la gestion durable et l'utilisation comme voie de communication de l'océan.

Il s'appuie sur l'ubiquité qu'offrent à la France ses outremer. Il doit s'exprimer au travers de son exemplarité et de son leadership sur les questions liées à la mer, au maritime et à la gestion intégrée des zones côtières ou encore à sa position sur la haute mer.

La qualité du pavillon, la présence dans les réseaux techniques et scientifiques, la reconnaissance internationale de l'expertise et des réalisations en matière d'aires marines protégées sont autant d'atouts qu'il faut développer et entretenir.

L'objectif est de jouer un rôle moteur dans les négociations internationales et européennes relatives à l'océan et au maritime et de jouir d'une reconnaissance dont le bénéfice rejaillisse sur les opérateurs économiques français.

Enjeux majeurs :

- ⇒ **Une notoriété de grande nation maritime**
- ⇒ **Une capacité à peser dans les choix internationaux**

ce qui concerne la métropole, elle s'appuie en retour sur l'expérience acquise lors de l'établissement des premiers plans d'action pour le milieu marin.

Axes stratégiques

Les orientations générales en faveur des objectifs de la stratégie sont organisées selon 4 axes transversaux :

- S'appuyer sur la connaissance et l'innovation
- Développer des territoires maritimes et littoraux durables et résilients
- Soutenir et valoriser les initiatives et lever les freins
- Promouvoir une vision française au sein de l'Union européenne et dans les négociations internationales et porter les enjeux nationaux

Elles s'appliquent aux outre-mer, qui apportent une contribution originale à leur mise en œuvre avec leurs spécificités : positionnement géographique autour du monde, biodiversité, situations îliennes, potentiels pour les énergies marines et l'aquaculture...

Elles seront déclinées pour chaque bassin maritime, comme pour les façades métropolitaines, en tenant compte de ses particularités, notamment en termes de gouvernance et d'implication régionale.

I/ S'APPUYER SUR LA CONNAISSANCE ET L'INNOVATION

La France compte parmi les tous premiers pays européens par la qualité de ses travaux scientifiques et de ses outils de recherche, au service de la construction d'une société de la connaissance marine et maritime. Mais la mer et les milieux marins ne sont encore connus que de façon très partielle, et les possibilités de valorisation des ressources marines dans une optique de long terme restent largement à explorer pour de nombreuses activités : aquaculture, mise en valeur des ressources biologiques animales et végétales, exploitation des fonds ou énergies renouvelables... Le fonctionnement des écosystèmes, l'impact des activités, la résilience des milieux... le champ des études est abyssal et nécessite d'être pointé comme objectif prioritaire. En outre, la stratégie affirme que c'est aussi par la recherche, que la France renforcera son leadership sur la scène internationale.

A/ Mieux comprendre le « système mer »

La connaissance du « système mer » dans toutes ses composantes (géologiques, hydrologiques, biologiques, écologique), la compréhension des processus physiques, chimiques et des interactions avec la biosphère, constituent des défis pour la recherche. Ils conditionnent la capacité à prévoir et à agir en vue de préserver la biodiversité et les services écosystémiques face à une anthropisation croissante. Ils conditionnent également la capacité à développer durablement les activités maritimes et à répondre aux enjeux économiques et sociaux majeurs que sont l'adaptation au changement global, la prévention et l'atténuation des risques naturels – en particulier pour les populations des îles et celles vivant sur le littoral – ainsi que l'accès à des ressources minérales et énergétiques.

En métropole, la révision périodique des plans d'actions pour les milieux marins se traduit par la réalisation d'un bilan des connaissances sur l'état écologique des milieux marins. Elle permet également de cibler les besoins d'acquisition de connaissances.

Les objectifs scientifiques à privilégier concernent les interfaces et milieux remarquables, particulièrement vulnérables suivants, qui méritent une attention particulière :

- *le domaine côtier et littoral*, qui subit les pressions anthropiques les plus fortes (60% de la population mondiale habite à moins de 100 km d'un littoral et 260 millions de terriens ont un travail directement lié à la mer). L'acquisition de données sur la dynamique du trait de côte et l'érosion côtière est un enjeu prioritaire pour les territoires littoraux. Il convient *notamment* d'aborder prioritairement :
 - l'impact de l'élévation du niveau moyen de la mer sur les processus d'érosion et d'accumulation, qui influencent directement la morphologie du trait de côte ; l'incidence du changement des régimes de tempêtes et les effets de la dissipation de l'énergie hydrodynamique du large sur les zones littorales ;
 - les *aléas* liés au régime sismique et sédimentaire des zones côtières (séismes, déstabilisations sédimentaires, glissements sous-marins, tsunamis), ainsi que la vulnérabilité des sites ;
 - le développement de systèmes d'observation et d'alerte pour le risque sismique, l'érosion et la submersion, en intégrant notamment recueil de données et outils de simulation, capacités de prévision sur les états de la mer.
- *le domaine profond*, où les pressions anthropiques s'exercent de manière prégnante (pêcheries, exploitations pétrolières, exploration et projet d'exploitation des métaux à des profondeurs supérieures à 1000 m, stockage de déchets...) sur des écosystèmes plus divers et complexes qu'on ne le pensait (marge, canyons, plaines, dorsales...) et dont le fonctionnement est lié à des dynamiques temporelles différentes de celles observées dans d'autres zones de l'océan.
- *les milieux singuliers : domaine insulaire tropical, domaine polaire.*
 - Le domaine insulaire tropical, notamment en outre-mer, héberge des écosystèmes particulièrement exposés comme les récifs coralliens et les mangroves, où les effets du changement global s'expriment violemment avec la multiplication des événements extrêmes face auxquels il importe d'identifier les modes de résilience.
 - Le domaine polaire, notamment sur ses littoraux, traduit le changement climatique de façon particulièrement rapide avec des spécificités propres à l'Arctique et à l'Antarctique. Des perturbations importantes affectent l'ensemble des « équilibres », avec des rétroactions sur le climat global via la circulation océanique et atmosphérique et le niveau moyen des mers. Les environnements marins polaires abritent une biodiversité originale, caractérisée par un endémisme élevé.
- la mer *Méditerranée* pour construire des approches collectives sur des enjeux forts, partagés tant avec nos partenaires européens (initiative Blue Med portée par le Comité SC2-BIO du programme Horizon 2020), ainsi qu'avec ceux de la rive sud (le CNRS y coordonne le chantier MISTRALS), en liaison avec les processus internationaux du dialogue 5 + 5 et de l'Union pour la Méditerranée.

Plus généralement, l'acquisition de connaissances scientifiques sur le lien entre les pressions anthropiques et les impacts directs ou indirects (cumuls de pressions) sur l'écosystème marin permettra de mettre en place les politiques environnementales adéquates.

B/ Innover pour valoriser les ressources et développer l'économie maritime

Les activités humaines en relation avec la mer présentent un intérêt économique croissant et s'intensifient grâce aux développements technologiques. L'économie maritime, pour un pays comme la France, représente de 1 à 1,5 % du produit intérieur brut et de l'emploi total. Par ailleurs, la France est la 5^e puissance portuaire européenne avec plus de 360 millions de tonnes de fret et 30 millions de passagers annuels.

Les objectifs en matière d'innovation, intégrant pour tous les secteurs une approche de développement durable, doivent en priorité :

- Exploiter *les ressources marines biologiques de façon durable*.
- Développer *une aquaculture (conchyliculture, pisciculture) durable et compétitive*.
- Développer *les énergies marines renouvelables*.
- Soutenir l'effort de recherche en faveur de l'exploration, *de la valorisation et de la gestion durable des ressources de l'océan profond*.
- Développer *les biotechnologies marines*.
- Développer l'innovation en faveur *des techniques d'aménagement côtier et du génie écologique, ainsi que les efforts de recherche dans le domaine des services à l'environnement*.
- Développer *en outre l'innovation*, dans les domaines spécifiques suivants :
 - o Ports et infrastructures.
 - o Recherche navale (navire de pêche et de commerce du futur ; écoconception des navires de plaisance, de commerce et de services).
 - o Halio-alimentaire
 - o Observation, sécurité, sûreté maritime.
 - o La robotique profonde.
 - o La technologie pour les activités en mer.
 - o La valorisation des micro-algues.
 - o Les technologies d'observation satellitaire.
 - o La technologie des engins de pêche.
 - o L'halio-alimentaire.

C/ Structurer la recherche

Le développement des connaissances scientifiques nécessite une programmation coordonnée des recherches et le développement des capacités nécessaires à la mise en œuvre de ces programmes, c'est-à-dire du capital humain et des infrastructures de haut niveau.

L'évolution de la science moderne conduit à affirmer un objectif de mutualisation des grands équipements de recherche entre divers opérateurs d'un même pays, voire entre divers pays. Pour les sciences de l'environnement, les infrastructures de recherche répondent souvent à une double sollicitation, la recherche proprement dite et l'observation des milieux et écosystèmes.

Les dynamiques de réseau et la coordination des acteurs sont également à renforcer, afin d'exploiter de façon optimale les moyens mis en place et les outils développés pour la connaissance.

La mutualisation doit en outre être favorisée pour le développement de services (tel que Copernicus au niveau européen), l'accès aux différentes bases de données, l'identification des sites de connaissances et leur financement. Les données sont en effet acquises par différents acteurs pouvant provenir de la recherche académique, de la recherche appliquée économique, de la recherche appliquée militaire, des activités primaires et industrielles et des services de l'État notamment en lien avec les autorisations d'activité délivrées par ces derniers.

D/ Développer la recherche et la connaissance pour et par les outre-mer français

Les outre-mer français ont des **spécificités à valoriser** dans le cadre d'orientations de recherche, développement et innovation dans les domaines de la mer et du littoral, notamment :

- des observatoires privilégiés du changement global ;
- une biodiversité remarquable à découvrir ;
- la valorisation des ressources marines ;
- des énergies renouvelables pour l'autonomie des territoires et des îles isolées ;
- des ressources dans les grands fonds ;
- des besoins spécifiques d'une gestion durable des ressources ;
- promouvoir le fonctionnement en réseau pour développer l'innovation ;
- développer l'innovation sur des sites pilotes.

E/ Bâtir une société de la connaissance marine et maritime ; sensibiliser le public aux enjeux maritimes

L'édification d'une démarche stratégique est à la fois le fruit et la source d'une conscience croissante des enjeux maritimes. Cette dynamique de mise en valeur de la mer est un élément essentiel du projet d'une société maritime française ; elle peut mobiliser et fédérer des énergies humaines, économiques et politiques neuves, afin de lever les obstacles. À cet égard, la définition d'une stratégie de communication et de sensibilisation aux grands enjeux de la mer et du littoral doit permettre de mieux faire découvrir, connaître, comprendre ces espaces spécifiques. Elle constitue un canevas déclinable aux supports éducatifs, de sensibilisation ou de communication, y compris via des outils numériques. Elle doit s'appuyer notamment sur les réseaux qui s'investissent dans la sensibilisation du public comme, par exemple, les grands aquariums.

Le maintien des capacités d'expertise scientifique est une condition de la transmission de la connaissance scientifique au bénéfice des acteurs. Il est nécessaire de renforcer les liens entre scientifiques, acteurs et citoyens, au travers notamment de la reconnaissance et de l'utilisation des connaissances empiriques, du développement des sciences participatives, de la sensibilisation et de l'information du public sur les enjeux maritimes.

L'appropriation du fait maritime par la société civile suppose de renforcer la place faite à la mer et au littoral dans les différents enseignements en présentant ses enjeux stratégiques, scientifiques, écologiques et économiques majeurs, qui sont trop souvent éludés.

L'Éducation nationale, qui a généralisé l'éducation au développement durable, par l'intégration des thèmes et des problématiques du développement durable, y compris maritimes, dans les programmes d'enseignement, dans les formations des enseignants et des personnels d'encadrement, dans les projets d'écoles et d'établissements, ainsi que dans la production de ressources pédagogiques, peut jouer un rôle important à cet égard. Le développement des classes de mer et les aires marines éducatives peuvent également être des outils de cet effort de sensibilisation.

Bâtir une société maritime passe par la science et la culture. Les sciences et techniques de la mer, le patrimoine culturel maritime français, présentent un potentiel à ne pas négliger. Ils

doivent être valorisés en soutien d'une politique de communication concourant au rayonnement du monde maritime et à l'attractivité du littoral.

Les initiatives en matière de publications, d'événements maritimes, de concours, de compétitions nautiques, etc. participent d'une culture maritime vivante et méritent un encouragement et un soutien.

F/ Poursuivre les efforts de formation

Les gestes professionnels effectués aujourd'hui dans le monde de la mer constituent un ensemble de savoir-faire de base indispensables et les métiers maritimes actuels sont le socle de la formation et des emplois. Toutefois, de nouvelles compétences seront à mobiliser. La transition vers une économie bleue va entraîner la modification des pratiques et une mutation des spécialités. La filière des énergies marines par exemple (énergie hydrolienne, marémotrice, houlomotrice, éoliennes en mer, énergie thermique des mers, de la biomasse marine et des gradients de salinité) est une filière en émergence.

Les parcours professionnels vont évoluer et les carrières courtes et évolutives vont se généraliser. Cela suppose de faciliter et développer les mobilités professionnelles entre les différents secteurs du monde maritime mais aussi terrestre. Cette capacité à développer les mobilités apparaît comme source de dynamisme et d'adaptation du secteur. Cette mobilité recouvre au moins trois champs : mobilité entre le secteur maritime et terrestre, mobilité au sein du secteur maritime (entre la pêche et le commerce par exemple), mobilité intrasectorielle, c'est-à-dire la promotion sociale. Cette mobilité pourra aussi entraîner une pluriactivité.

Il faut aussi prendre en compte les métiers liés à la gestion de l'espace marin et ceux liés au tourisme en mer (développement de la pluriactivité à la pêche maritime avec le « pescatourisme » ; les métiers destinés à la découverte des espèces marines et à la protection de l'environnement marin).

Les évolutions en cours du secteur de la plaisance montrent l'émergence de nouveaux besoins de service et d'accompagnement des nouvelles pratiques. La formation aux métiers de la plaisance et des services associés doit être adaptée à ces besoins émergents. L'information sur ces métiers et les opportunités de la filière renforceront son attractivité.

L'impact sera important sur le dispositif de formation qui devra poursuivre son adaptation. Douze lycées professionnels maritimes et l'école nationale supérieure maritime, ainsi qu'un certain nombre de centres agréés participent à la formation professionnelle maritime en offrant un panel de formations du CAP, BAC PRO, BTS au titre d'ingénieur. Cette offre large de formation est répartie au sein des territoires.

Elle est chargée d'accompagner la profession dans son évolution. La capacité de dynamisme du secteur et de réponse aux enjeux d'emplois repose en partie sur le dispositif de formation et sur sa capacité d'adaptation.

La taille du réseau et son ancrage très fin dans la vie locale et régionale doit être un atout pour être en phase avec les besoins et offrir des perspectives pour les jeunes dans un contexte où les carrières seront constituées de multiples expériences professionnelles. Il sera nécessaire de raisonner de plus en plus en termes de filière maritime, la profession de marin constituant un des maillons de cette filière.

Il est souhaitable d'adopter une stratégie d'ouverture des formations initiales et de la formation continue aux besoins et aux objectifs environnementaux.

II/ DÉVELOPPER DES TERRITOIRES MARITIMES ET LITTORAUX DURABLES ET RÉSILIENTS

Une approche territoriale adaptée à la mer et au littoral, doit permettre d'assurer des cadres de développement et de gestion du domaine maritime sous juridiction, qui favorisent l'implication des parties prenantes, la conciliation des usages, la valorisation des ressources et la protection des milieux. Dans le même temps, elle doit permettre l'adaptation des activités implantées à l'émergence d'activités nouvelles, comme au changement climatique ou à l'évolution du trait de côte.

Elle doit s'appliquer à différentes échelles (nationale, façade ou bassin ultramarin, région, parc, inter-communes) en respectant un principe de subsidiarité entre les différents niveaux emboîtés.

Elle doit s'appuyer sur des projets de territoires, qui impliquent plus sûrement les acteurs, à la fois dans leur définition et dans leur mise en œuvre, parce qu'ils les concernent directement.

Elle doit s'articuler avec l'approche des autres pays riverains d'une même mer.

A/ Mettre en place une planification stratégique...

La Stratégie nationale pour la mer et le littoral donne un cadre général pour une déclinaison à l'échelle de chaque façade maritime et bassin ultramarin, adaptée aux spécificités et aux enjeux de l'espace concerné, au travers d'un document stratégique qui comporte en particulier une planification des espaces maritimes. Au côté des considérations sur le développement de l'économie bleue, le volet environnemental et le volet de la planification spatiale de ces documents stratégiques constituent, pour la métropole, la mise en œuvre des directives cadres européennes concernant la stratégie pour le milieu marin et la planification des espaces maritimes.

La planification stratégique, au niveau des façades et des bassins ultramarins, repose sur une vision à la fois globale et intersectorielle dans le cadre d'une approche écosystémique :

- elle s'appuie sur un état des lieux et une analyse, partagée avec les acteurs, des enjeux qui en découlent (échéance 2017) ;
- puis elle fixe les objectifs de développement durable et des orientations stratégiques (notamment sectorielles au niveau national) qu'elle traduit, à l'échelle de la façade (ou du bassin ultramarin), dans une planification des espaces maritimes (échéance 2018) ;
- enfin, elle complète de façon opérationnelle la mise en œuvre des orientations stratégiques au travers d'un plan d'actions et d'un dispositif de suivi (échéance 2021).

La concertation intervient à toutes les étapes, pour éclairer et soutenir les décisions de l'autorité compétente. Elle s'appuie sur le Conseil national de la mer et des littoraux au plan national. La planification stratégique se décline dans les façades et bassins, avec une concertation s'appuyant sur les conseils maritimes de façades et de bassins ultramarins.

La planification stratégique doit se décliner plus avant à l'échelle régionale en ce qui concerne la zone côtière, et le développement économique durable du littoral notamment avec les grandes opérations d'aménagement du littoral à venir. La création en Bretagne d'une

Conférence régionale pour la mer et le littoral, co-présidée par la Région et par l'État, est un exemple pertinent de ce qui est possible. Cette implication, confortée par les responsabilités accrues confiées par la loi aux Régions en matière de développement économique et de planification stratégique, doit être généralisée et encouragée, sous des formes à définir par les Régions, qui sont en cours d'élaboration de leurs SRDEII (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation) et SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) et dont la mer sera l'une des grandes composantes.

L'échelle locale, celle du SCOT littoral et de son volet maritime, doit à terme trouver sa place et compléter l'emboîtement d'échelles de planification. Dans l'horizon temporel de la stratégie qui est de six ans, il faut en préciser les principes en s'appuyant sur les expériences acquises par les quelques collectivités qui en ont mis en œuvre et en encourageant des projets pilotes, dans l'esprit des projets de territoire développé au chapitre suivant.

Dans le cas des régions d'outre-mer, compte-tenu de la spécificité des « Schémas d'aménagement régionaux », de l'absence de SCOT et de la présence d'un parc naturel marin sur l'ensemble de la ZEE de Mayotte, les échelles de planification doivent s'apprécier différemment : elles pourraient dans plusieurs cas être confondues et, dans les autres, articulées de façon adaptée.

B/ ... Avec une composante spatiale

Au sein du processus de planification stratégique, la planification spatiale maritime occupe une place particulière. Elle est la pièce maîtresse pour organiser au mieux, dans le respect du bon état écologique, une conciliation des usages qui tiennent compte du fait que les activités puissent se succéder dans le temps, sur un même espace, et qu'elles soient susceptibles de se superposer.

Une évaluation des impacts cumulés des usages participe au processus.

La planification spatiale doit tenir compte de l'intensité plus forte d'utilisations et d'enjeux de protection dans le proche côtier, en adaptant les échelles de zonage à cette réalité. Elle doit se faire en coopération avec les États voisins.

Elle vise, à l'échelle de la façade ou du bassin ultramarin, l'établissement d'une carte qui détermine, pour chaque zone identifiée au regard des éléments d'état des lieux, de contraintes et d'objectifs stratégiques, les enjeux et objectifs généraux qui devront guider les processus de décision en matière d'autorisations d'activité et de conciliation des usages.

Un certain nombre de planifications spatiales existent déjà en mer, qui devront être prises en compte et remises en perspective dans une approche plus globale. Les six années qui viennent doivent voir créer des conditions favorables à l'implantation des énergies marines renouvelables (horizon souhaité de 2000MW, en veillant à la rentabilité économique des projets et à l'impact environnemental), à l'aquaculture et à la mise en protection des zones à fort enjeu de protection du milieu marin (notamment les zones fonctionnelles halieutiques).

Dans le cas particulier du littoral, il s'agit d'assurer une gestion intégrée de l'interface entre la mer et la terre, notamment l'articulation entre gestion des bassins versants et gestion du littoral.

Un autre enjeu prioritaire est de concilier les activités nouvelles et le maintien des activités traditionnelles. Cela passe par l'association des collectivités territoriales et le développement

des outils de gestion des espaces naturels littoraux (stratégies départementales de gestion du domaine public maritime, stratégie du Conservatoire du littoral, etc.).

C/ Développer des « projets de territoire »

Deux raisons au moins justifient un choix stratégique pour des projets de territoire pour la mer et le littoral. D'une part, la valeur de la mer pour les économies littorales mérite d'être mieux cernée et mieux prise en compte. D'autre part, les efforts déployés dans le cadre des politiques sectorielles se heurtent parfois aux interactions avec les autres activités, à la sensibilité particulière de l'environnement marin et littoral (y compris les paysages) et à la pression sur l'utilisation des ressources foncières du littoral.

Le principe de projets de territoires mise ainsi sur une gouvernance locale et une vision à long terme pour valoriser au mieux les écosystèmes et le patrimoine marin, sous-marin, paysager et culturel dans l'économie littorale et pour faciliter les projets de développement. Il cherche à mettre à profit toutes les possibilités de transition. Il doit tenir compte de la capacité d'accueil des territoires pour limiter la pression sur les espaces et les milieux marins. Il s'attache à conserver les activités aquacoles, halieutiques, agricoles ou forestières sur le littoral ainsi que des espaces naturels et des zones d'accès libres au public. Il vise la résilience de l'économie et des aménagements littoraux au changement global résultant du changement climatique, des risques naturels et des évolutions économiques et sociétales.

Cette échelle locale peut être portée par exemple par un établissement public de SCoT (SCoT comprenant un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer) ou un parc naturel régional, un parc naturel marin ou encore un parc national.

Enfin, les ports maritimes de commerce investis d'un rôle de gestionnaire de leurs espaces naturels par la stratégie nationale portuaire de 2013, doivent élaborer des plans d'aménagement qui intègrent la valorisation des espaces sensibles et traitent de l'interface avec la ville. De façon plus large, ils sont des atouts et doivent être actifs pour des projets de territoire en relation avec leur arrière-pays, en complémentarité avec les aménagements de leurs approches maritimes considérées comme prolongement des territoires.

D/ Protéger les milieux, les ressources, les équilibres biologiques et écologiques ; préserver les sites, les paysages et le patrimoine

L'approche privilégiée pour les milieux marins est le cadre écosystémique choisi, décrit et organisé par la directive cadre « Stratégie pour le milieu marin » (biodiversité, chaînes trophiques, intégrité des fonds, espèces non indigènes, eutrophisation, contaminants dans le milieu marin et les produits de la mer, déchets marins et bruit sous-marins) et les objectifs environnementaux qui en découlent. La mise en œuvre de la directive vient de conduire à l'approbation d'une première génération de plans d'action pour le milieu marin pour la métropole.

Les principes de l'approche écosystémique s'appliquent outre-mer et trouveront leur application dans l'élaboration du volet environnemental des documents stratégiques de bassins ultramarins, en tenant compte de la spécificité de ces territoires. Les travaux d'analyses stratégiques régionales menées ces dernières années pour les aires marines protégées en fournissent la base.

Une attention particulière est portée à la lutte contre les pollutions, notamment d'origine terrestre (en particulier les déchets), à la réduction des pollutions lumineuses et sonores, à

l'amélioration de la qualité des eaux littorales et côtières en lien avec la politique de l'eau, aux mesures de protection des espèces et des habitats et au développement d'une ingénierie de la restauration des écosystèmes marins.

La Stratégie nationale pour la gestion et la création des aires marines protégées précise la politique en matière de protection d'espaces dans l'optique de contribuer à la connaissance des milieux, au bon état des écosystèmes marins (notamment pour la biodiversité et les fonctions écologiques), au maintien et au développement raisonné des activités maritimes, à une meilleure gestion de l'interface entre la terre et la mer et à la prise en compte des enjeux définis aux différentes échelles.

Concernant le littoral, les mêmes principes s'appliquent et s'y ajoute une attention aux paysages et au cadre de vie. Dans l'optique de limiter l'artificialisation, il a notamment été fixé l'objectif du « tiers naturel », auquel contribue la politique foncière de sauvegarde de l'espace littoral, de respect des sites naturels et de l'équilibre écologique menée par le Conservatoire du littoral, en partenariat étroit avec les collectivités territoriales.

E/ Adapter l'aménagement du littoral au changement global

Le trait de côte est soumis à l'érosion et aux dynamiques sédimentaires, il est le siège de risques de submersion pour les implantations humaines et il sera touché directement par l'élévation du niveau de la mer. Le trait de côte est mobile par essence : il ne peut ni ne doit être fixé partout. Il est nécessaire de planifier maintenant et de préparer les acteurs à la mise en œuvre de la relocalisation à long terme des activités et des biens exposés aux risques littoraux, dans une perspective de recomposition de la frange littorale, et ce même si des mesures transitoires sont mises en œuvre.

Ceci s'amorce dans le cadre d'appels à projets pour des relocalisations dont il s'agira collectivement de tirer les enseignements pour poursuivre l'action.

Dans les secteurs où les risques littoraux sont forts, l'implantation de biens et d'activités doit être arrêtée. Les aléas submersion et érosion seront pris en compte de manière conjointe dans les plans de prévention des risques littoraux.

La gestion intégrée du trait de côte prend en compte les trois piliers du développement durable (économie, social, environnement) et la dimension culturelle (patrimoine littoral, paysages...). Elle repose sur la cohérence entre les options d'urbanisme et d'aménagement durable du territoire, les mesures de prévention des risques et les opérations d'aménagements du trait de côte.

Dans la perspective du changement climatique, il est nécessaire d'anticiper l'évolution des phénomènes physiques d'érosion côtière et de submersion marine. Ceci passe par la connaissance des aléas et du fonctionnement des écosystèmes côtiers dans leur état actuel et une prévision de leur évolution à 10, 40 et 90 ans. Les données de connaissance des aléas et des écosystèmes côtiers doivent être portées à la connaissance de l'ensemble des acteurs concernés.

Ces principes sont mis en œuvre dans une Stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte, qui participe à la planification de l'adaptation au changement climatique.

F/ Préserver les intérêts nationaux et prévenir les risques en mer

Les objectifs de développement durable de la mer et du littoral ne peuvent pas se concevoir sans une sécurisation des mers et de l'océan. Préserver les intérêts nationaux dans les espaces

sous juridiction et se prémunir des multiples risques qui pèsent sur ces espaces et sur les activités maritimes françaises, dans toutes les zones où elles ont des intérêts économiques ou environnementaux, nécessitent tout d'abord une analyse fine et évolutive de ces risques et menaces. Les missions très diverses de prévention ou d'intervention mobilisent également des réseaux techniques d'information et de contrôle très sophistiqués indispensables à la sécurité de la navigation, des vecteurs aéromaritimes d'intervention judicieusement conçus et géographiquement bien répartis, sans oublier des équipages formés et régulièrement entraînés à l'action dans des conditions parfois extrêmes. Enfin, rien d'efficace ne serait possible sans le cadre national interministériel cohérent que permet l'Action de l'État en mer.

Dans ce cadre les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), assurent les missions de recherche et sauvetage en mer (plus de 10 000 opérations par an), la surveillance de la navigation maritime (plus de 130 000 compte rendus par an), la surveillance des pollutions marines (289 signalements en 2015) et la surveillance des pêches (centre national de surveillance des pêches).

Une Stratégie de sûreté des espaces maritimes a été adoptée en comité interministériel de la mer le 22 octobre 2015 pour répondre à cet impératif global. Elle s'inscrit dans le prolongement du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2013 et apporte une vision nationale complémentaire à la stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne adoptée en 2014. Elle vise à maîtriser nos espaces maritimes, à protéger nos ressortissants et nos navires, à lutter contre les trafics illicites en mer, à défendre nos intérêts économiques, à promouvoir un domaine maritime international sûr et à préparer l'avenir.

Cette stratégie met en mouvement les initiatives visant à affiner la connaissance de ce qui se passe en mer, à accroître la présence effective des services de l'État en mer, à orienter la surveillance, à accroître la résilience des vecteurs d'intervention ainsi que leurs capacités d'action.

Dans les activités du quotidien, notamment à proximité du littoral, la régulation et le contrôle des usages, en vue du respect du milieu naturel et des autres usagers, sont le garant d'un espace en équilibre.

La sécurité du transport maritime est un facteur clé du développement économique et de la protection de l'environnement. Il faut, pour l'atteindre, une flotte française de qualité, une application des règles internationales aux navires qui fréquentent les eaux et les ports français et européens, une connaissance hydrographique et une cartographie marine adaptées aux nouveaux usages de la navigation, ainsi qu'une chaîne de surveillance dissuasive et des capacités d'intervention lourdes particulièrement réactives et performantes en cas de sinistre, notamment pour traiter les navires de très grande taille produits par les chantiers de construction navales ces dernières années.

Les ports français, par leurs capacités d'accueil et de reconfiguration des navires en difficulté, constituent un maillon tout aussi déterminant de prévention des risques majeurs. Les centres de sécurité des navires assurent à ce titre le contrôle et la certification des navires battant pavillon français (plus de 10 000 visites par an) et le contrôle des navires étrangers faisant escale dans les ports français (environ 1 300 inspections par an). Ces visites et inspections portent sur la sécurité, la sûreté, la prévention de la pollution et la certification sociale.

La lutte contre la pêche illégale doit permettre la préservation des ressources halieutiques.

III/ SOUTENIR ET VALORISER LES INITIATIVES ET LEVER LES FREINS

Une des principales ambitions de la stratégie est d'accompagner la transition des acteurs économiques, de donner une impulsion aux activités émergentes, de fédérer les énergies, de faciliter et de valoriser les initiatives des entreprises et de la société civile.

A/ Soutenir les activités nouvelles

À côté des secteurs traditionnels de la mer et du littoral, apparaissent progressivement de nouvelles activités qui témoignent d'un mouvement de diversification sans précédent, tout en offrant des potentialités de développement considérables.

Leur essor est subordonné à leur capacité à produire selon une conception écologique et économe, et à promouvoir des activités engendrant des impacts positifs sur le tissu social comme sur les écosystèmes. Dans de nombreux cas, le développement des activités, qu'elles soient existantes ou en émergence, est dépendante de leur compatibilité et de leur coordination avec les autres usages de la mer et du littoral et donc du travail de conciliation des activités qui sera conduit dans les documents stratégiques de façade.

Les énergies marines renouvelables, à l'exception de l'éolien posé qui est au stade commercial (avec un objectif de puissance installée ou en cours d'installation en 2023 jusqu'à 9000 MW), sont en 2016 encore pour la plupart au stade de la recherche et développement et de l'expérimentation. Elles font l'objet de nombreux projets de démonstration, soutenus par l'État, notamment au travers du Programme des investissements d'avenir. Cet accompagnement sera poursuivi dans les prochaines années afin d'amener les filières industrielles à maturité et de structurer une offre française compétitive, y compris à l'export.

Afin de fournir de la visibilité aux acteurs, des objectifs de développement ont d'ores et déjà été fixés à l'horizon 2023 pour les technologies les plus avancées. Ainsi, les objectifs en puissance installée en 2023 sont fixés à 100 MW pour l'éolien flottant et l'hydrolien marin. En outre, l'ambition pour le volume des projets qui auront été attribués par appel d'offres et seront donc en cours de réalisation en 2023, est portée jusqu'à 2 000 MW pour ces énergies, en fonction du retour d'expérience des premiers projets, des concertations locales et des conditions de prix.

Ces objectifs cumulés et intégrant le développement d'autres solutions utilisant l'énergie de la mer (énergie thermique des mers, énergie houlomotrice, échangeurs thermiques...) doivent contribuer, dans une démarche de mix énergétique terre – mer, à la recherche de l'autonomie énergétique des territoires insulaires.

Le secteur des biotechnologies marines ouvre également des perspectives prometteuses. Les organismes vivants provenant de la mer fournissent une part déjà substantielle et croissante de la pharmacopée et des ressources nécessaires à l'industrie cosmétique, sans que l'importance de cette contribution soit à ce stade précisément connue. Les biotechnologies des algues ouvrent des voies nouvelles pour l'alimentation humaine et animale – notamment pour l'aquaculture -, ainsi que pour l'industrie chimique et la production de matériaux bio-sourcés. Ces solutions potentielles se multiplient au fur et à mesure que progressent la connaissance

des micro-algues, d'une part, et les technologies de leur reproduction à grande échelle, d'autre part.

Des ressources non biologiques comme les granulats ou les minéraux de grands fonds peuvent être exploités avec des technologies toujours plus avancées, afin de répondre à la raréfaction des gisements terrestres.

Les substances de mines des grands fonds marins représentent un potentiel économique à étudier. Afin d'anticiper un éventuel développement des activités de l'exploration et de l'exploitation des ressources minérales profondes, une expertise scientifique collective sur les impacts environnementaux a été conduite en 2014 et une stratégie relative à l'exploration et à l'exploitation minière des grands fonds marins a été approuvée par le CIMer le 22 octobre 2015.

Ces activités ne peuvent être autorisées ou favorisées – y compris en haute mer – que dans la mesure où elles garantissent des impacts réduits sur les écosystèmes. Il en va de même pour le dessalement de l'eau de mer, secteur où des entreprises françaises apportent une réponse aux enjeux du développement au niveau international, particulièrement dans le contexte du réchauffement climatique.

Le secteur des infrastructures doit s'intéresser aux perspectives ouvertes par des plate-formes offshore multi-usages. Elles permettraient le développement de zones d'activités en mer, facilitant l'implantation d'installations de valorisation des ressources maritimes.

D'une manière générale, pour toutes les activités les démarches d'écoconception devront être la norme, afin de garantir la résilience du milieu autant que de répondre aux enjeux de la Transition écologique vers un développement durable.

B/ Accompagner la mutation en cours des activités traditionnelles vers des modèles durables et résilients

Le champ de l'économie maritime et littorale compte plusieurs secteurs traditionnels ; il s'agit d'en assurer la pérennité en favorisant leur transition écologique et leur compétitivité économique.

L'évolution de la pêche et de l'aquaculture s'opère dans le cadre de la nouvelle politique commune de la pêche (PCP), mise en œuvre depuis 2014. L'objectif est de parvenir à une gestion optimisée des ressources halieutiques, appelée « rendement maximum durable » (RMD). Cette politique, qui conditionne la pérennité d'une grande partie des pêcheries françaises, est formulée par le Programme opérationnel du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP).

Le Programme établit la convergence entre le développement économique de filières compétitives et durables - fondé sur la connaissance et l'innovation et un fort taux d'emploi - et le respect de l'environnement avec l'utilisation économe, la valorisation des ressources, la réduction de l'empreinte sur le milieu marin et la diminution de la dépendance aux énergies carbonées. Il doit notamment créer les conditions assurant le maintien et le renouvellement des flottes des pêches maritimes ainsi que le développement et la modernisation des entreprises.

En matière d'aquaculture, le Plan stratégique national pluriannuel de développement aquacole 2014-2020 (PSNPDA) vise la croissance de ce secteur avec production de haute qualité environnementale et en renforçant la maîtrise des risques sanitaires. Il répond à la nécessité de réduire la dépendance à l'égard des importations en produits aquatiques, y compris extra européennes. Ce plan, qui bénéficie des possibilités de soutien renforcées du FEAMP 2014-

2020, met au cœur les synergies entre professionnels et administrations, pour accroître l'offre de produits aquacoles (poissons particulièrement) et lever les freins au développement de l'aquaculture outre-mer. Cette démarche associe les activités aquacoles aux territoires, dans une logique, déterminante pour leur développement, de conciliation des usages, tant pour la gestion de l'espace que pour la qualité des milieux.

Le secteur du transport et des services maritimes est lui aussi en transition et nécessite un accompagnement en vue de réduire son impact sur le climat, l'air et le milieu marin. Cet objectif suppose une action auprès des instances internationales (OMI et OIT), pour des règles adaptées et une harmonisation des règles entre les pavillons, ainsi que des mécanismes de soutien nationaux et européens. Les approches concertées entre professionnels et l'État pour entraîner le secteur vers des démarches de réduction des gaz à effet de serre, ont montré leur efficacité et doivent être poursuivies. Depuis le 1^{er} janvier 2015, le contenu en soufre des carburants est limité au niveau mondial à 0,1 % dans les zones contrôlées (Zones SECA) et à 3,5 % en dehors de ces zones. Ce dernier chiffre sera ramené à 0,5 % d'ici 2020 ou 2025 (2020 au niveau de l'Union Européenne).

L'écoconception des navires doit être encouragée. Elle représente un enjeu stratégique pour la construction navale.

Les carburants maritimes alternatifs tels que le GNL ou l'hydrogène, les dispositifs d'appui vélique, qu'ils soient encore au stade de la recherche ou bien déjà en déploiement, doivent faire l'objet d'un soutien de l'État. Leur développement permettra la construction de filières industrielles innovantes et la réduction des émissions polluantes liées aux navires.

La Stratégie nationale portuaire s'inscrit dans le cadre de l'approche intégrée de la politique maritime engagée en faveur de la croissance bleue et repose sur trois principaux piliers : le renforcement des ports dans leur dimension logistique, avec un accent sur l'intermodalité, la valorisation de la situation des ports et la promotion de l'installation d'activités industrielles de la transition énergétique, et enfin l'essor du rôle nouveau des ports dans la gestion intégrée de leurs espaces. La Stratégie nationale portuaire en outre-mer porte l'ambition de valoriser le potentiel des ports ultra-marins, dans le respect de l'environnement marin et côtier particulièrement riche en outre-mer, et de donner un nouveau souffle au développement des ports qui contribuent directement à la création d'emplois et de valeur.

Grâce à la fluidification de leur passage portuaire et au développement de réseaux et de services de transport massifiés performants, les ports français doivent reconquérir des parts de marché vis-à-vis de leurs concurrents européens. L'objectif est de traiter l'ensemble des marchandises à destination de l'hinterland naturel - la France -, puis d'étendre cet hinterland au-delà des frontières de l'hexagone.

La filière de la plaisance s'inscrit également dans une démarche de transition écologique : la construction nautique s'engage dans l'application de normes de construction écoresponsables et la mise en place d'une filière de recyclage des navires de plaisance (responsabilité élargie du producteur) ; les ports de plaisance réduisent leur empreinte en dynamisant la gestion des emplacements et des services, en s'efforçant de passer d'une logique quantitative à une logique de qualité environnementale ; il est nécessaire, notamment, de poursuivre l'accompagnement effectué dans le cadre de l'appel à projet « ports de plaisance exemplaires ». Ces efforts doivent être renforcés et poursuivis et doivent être accompagnés d'une sensibilisation des pratiquants des loisirs nautiques.

La France, première destination touristique mondiale, doit en cela beaucoup à l'attractivité de son littoral. La possibilité pour tous d'accéder à la mer et de pratiquer les loisirs nautiques et balnéaires repose sur des équilibres écosystémiques et économiques fragiles sur lesquels il

faut veiller. À cette condition, l'offre de loisirs, qui est souvent la principale ressource des territoires littoraux, peut être développée et diversifiée. Les démarches émergentes de sciences participatives, de tourisme durable et plus généralement de développement durable engagées par les acteurs doivent être valorisées et renforcées.

C/ Définir une stratégie fiscale et de financements harmonieuse

La conduite d'une politique maritime ambitieuse requiert des moyens financiers pour la gestion des espaces et des écosystèmes maritimes et littoraux, les fonctions de sécurité et de sûreté, ainsi que l'accompagnement du développement de l'économie bleue. Il s'agit de définir la stratégie fiscale de l'État par rapport au secteur maritime, en utilisant la fiscalité comme un levier du développement durable et en permettant d'envisager de façon plus équitable le traitement des différents usages de l'espace maritime ainsi que l'application du principe pollueur-payeur. Pour cela, il importe également d'offrir aux acteurs une visibilité sur le cadre réglementaire et fiscal, permettant de s'en approprier la logique et de mobiliser dans les meilleures conditions les instruments économiques existants.

C'est dans cette perspective que le Comité pour l'économie verte entreprendra une réflexion de fond sur la stratégie fiscale de l'État et sur les instruments économiques susceptibles d'inciter à une meilleure préservation des écosystèmes marins et d'accompagner le développement durable des activités maritimes. Cette réflexion visera à proposer des adaptations du cadre existant, ainsi que de nouveaux instruments, en veillant aussi la réforme d'éventuelles subventions dommageables à la biodiversité.

Les avis du Comité porteront en priorité sur la définition d'une stratégie fiscale de l'État cohérente et équitable par rapport aux secteurs maritime et littoral dans une perspective de développement durable. Dans la continuité des réflexions engagées, seront examinées les logiques des taxes de rendement, de la taxation des activités polluantes, des redevances domaniales et des redevances pour service rendu, ainsi que leur bonne articulation. Cette réflexion pourra ensuite se consacrer à l'identification de modèles de financement innovants pour la sécurité maritime et pour la protection des milieux marins, et aux instruments économiques permettant d'accompagner la transition écologique et l'adaptation aux dérèglements climatiques dans la frange littorale.

D/ Rendre attractifs les métiers maritimes

Loin de se limiter à des enjeux environnementaux et économiques, le défi maritime est également social, dans un secteur qui représente plus de 450.000 emplois. Les axes d'action prioritaires sur ce point sont de développer l'emploi maritime en renforçant l'attractivité des métiers liés à la mer. Cette attractivité repose notamment sur le dialogue social, notamment pour les marins en ce qui concerne les conditions de travail, la prévention des addictions et le développement de la promotion sociale par la formation professionnelle qui est un des points forts du secteur maritime.

Les chantiers de mise en œuvre de la Convention internationale du travail maritime de 2006, de la convention internationale relative au travail dans le secteur de la pêche et de la Loi pour l'Économie bleue de 2016, fournissent autant d'occasions favorables pour assurer une concurrence plus équilibrée entre les pavillons et promouvoir des conditions de travail décentes. Cette œuvre de préservation et de consolidation des droits sociaux doit se poursuivre au niveau communautaire afin d'assurer la pleine application des conventions internationales et de convaincre les partenaires européens de lancer un chantier en vue d'un

cadre social harmonisé pour les activités qui se déroulent spécifiquement dans les eaux européennes.

E/ Améliorer la gouvernance, poursuivre la modernisation de l'action publique

La simplification de la vie du citoyen et de l'entreprise est un autre grand chantier. Elle passe par la clarification continue de l'action de l'État et des collectivités dans le secteur de la mer et du littoral.

L'apparition d'opérateurs de l'Etat nouveau en région (futurs antennes régionales de l'Agence Française de la Biodiversité, Parcs Naturels Marins...) doit nous aider à encore mieux appréhender la politique maritime, tout en favorisant la coordination étroite des actions de l'État, des collectivités et de leurs établissements. Il convient, de façon pragmatique et en s'inspirant du principe de subsidiarité, d'envisager le niveau optimal d'exercice de chaque type de mission ou d'initiative.

Le rôle des Conseils maritimes de façade (CMF) doit dépasser le simple rôle d'instance consultative sur des textes présentés par l'État. Ils doivent pouvoir être force de proposition, lieux de débat et de préparation des décisions concernant la mer et le littoral.

Les CMF s'articulent et s'appuient pour cela sur les Conférences régionales de la mer et du littoral, au terme de leur mise en place, qui sont le lieu privilégié du lien avec la société civile et de la concertation locale.

Sur les façades atlantiques et dans le cadre de la montée en puissance de l'action des régions dans le domaine maritime, il est proposé l'expérimentation de la fusion des façades Nord-Atlantique Manche Ouest et Sud Atlantique en une seule façade Atlantique. Le nouveau conseil maritime de façade pourrait se réunir par rotation dans chacune des trois grandes régions maritimes.

Enfin, il est nécessaire d'améliorer le partage des tâches dans l'action de l'État, en ré-agençant les attributions des autorités en matière maritime ; Le renforcement des responsabilités des préfets coordonnateurs de façade est un axe à privilégier. Il s'agit par cette approche de conforter le lien entre la conception de la planification stratégique et sa mise en œuvre, favorisant ainsi une prise en compte cohérente des enjeux maritimes.

Par ailleurs, les approches de « guichet unique » ou « d'autorisation unique » doivent être développées pour faciliter le fonctionnement de l'économie bleue et, en particulier, pour valoriser les projets émergents ou à impact positif. Des « programmes de simplification » doivent être poursuivis afin de rationaliser et mieux coordonner les procédures.

F/ Partager les données et l'information

L'ouverture des données publiques conduira à leur réutilisation et leur exploitation et susciter de nouveaux usages. Ceux-ci feront émerger de nouveaux services utiles aux entreprises et aux citoyens, susceptibles à leur tour de favoriser la création de nouvelles activités, aussi bien publiques que privées.

Ces principes, qui concernent l'ensemble des données publiques, doivent être déclinés dans le domaine de la mer et du littoral, notamment pour contribuer au développement des initiatives économiques dans le secteur maritime et à la maîtrise de leurs impacts sur les milieux marins et littoraux. Ils nécessitent l'implication des services et des opérateurs de l'État et des acteurs privés participant à la création de données publiques. Ils pourront être accompagnés par le superviseur général des données du ministère de l'environnement.

En fonction de l'évolution de la législation, ces réflexions pourraient être étendues aux « données d'intérêt général », c'est-à-dire des données ne relevant pas des données publiques mais présentant de très fortes possibilités de réutilisation.

IV/ PROMOUVOIR UNE VISION FRANÇAISE AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE ET DANS LES NÉGOCIATIONS INTERNATIONALES ET PORTER LES ENJEUX NATIONAUX

A/ Sur le plan international

La France doit poursuivre et renforcer son implication multilatérale, afin de défendre une meilleure prise en compte des enjeux marins, côtiers et maritimes au sein des processus dans lesquels notre pays joue un rôle reconnu : sauvegarde de la vie humaine en mer, conditions de travail décentes pour les marins, lutte contre la pêche illicite, lutte contre les trafics illicites, gouvernance de la biodiversité en haute-mer, mise en œuvre de la stratégie méditerranéenne de développement durable 2016-2025¹⁰, meilleure prise en compte de la place des océans dans l'adaptation au changement climatique et l'atténuation de ses effets (cf. Appel de Paris pour la gouvernance de la haute mer de 2013, puis Présidence de la COP 21 tenue en 2015).

La France contribuera par la mise en œuvre de la présente stratégie à la réalisation, aux échelons national et local, de l'objectif de développement durable n°14 adopté par les Nations-Unies en septembre 2015, de « conservation et d'exploitation de manière durable des océans, des mers et des ressources marines ».

La France est aujourd'hui partie prenante de nombreuses conventions internationales qui concourent à un meilleur usage des espaces maritimes aux niveaux régional et mondial. Elle souhaite favoriser une meilleure coordination européenne sur les enjeux maritimes tout en gardant sa liberté de parole sur les sujets qui ne sont pas de compétence communautaire exclusive.

L'action de la France et son rayonnement international s'appuieront sur une compréhension partagée des enjeux maritimes entre l'État, les acteurs économiques et la société civile, ainsi que sur la pleine intégration de sa dimension ultramarine.

Les objectifs poursuivis par les positions françaises doivent notamment être défendus dans les cadres spécifiques des Organisations régionales de pêche et des Conventions de mers régionales. À cet égard, la France peut contribuer de manière plus affirmée au développement de plans régionaux en matière d'environnement marin dans le cadre des conventions de mers régionales dont elle est membre, en Atlantique du Nord-Est, en Méditerranée, dans les Caraïbes, l'Océan indien, le Pacifique et l'Océan austral. Pour cela, elle peut s'appuyer sur le cadre logique clair et la vision nationale affirmée par la présente stratégie, qu'elle fera valoir et défendra au sein des enceintes internationales, mettant à profit l'exposition remarquable dont elle y dispose.

En matière d'environnement et de développement économique et social, l'outre-mer constitue une dimension essentielle du rayonnement international de la France et de sa capacité de

¹⁰ adoptée lors de la 19^{ème} réunion des parties contractantes à la convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la méditerranée (Convention de Barcelone).

coopération régionale. Les outre-mer sont également un enjeu majeur pour la préservation de la diversité biologique, notamment à travers la mise en place d'un réseau représentatif et cohérent d'aires marines protégées.

Au-delà des actions de coopération régionales et transfrontalières, la France a joué et doit encore tenir un rôle éminent dans les enceintes internationales et communautaires pour promouvoir une meilleure gouvernance des activités maritimes, notamment dans le domaine de la sécurité de la navigation et dans la promotion d'un socle social commun pour l'exploitation des navires. Par son action, notamment au sein de l'OIT, la France a en effet une place spécifique dans la promotion d'un cadre social stabilisé pour le(s) pavillon(s) communautaire(s), qui constitue par ailleurs un levier en faveur d'un recrutement de marins communautaires, notamment pour les activités de cabotage maritime en Europe.

L'Assemblée Générale des Nations Unies développe un accord juridiquement contraignant sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine au-delà des juridictions nationales. La France, aux côtés de l'Union européenne, appuie ces négociations dans lesquelles elle poursuivra un rôle actif de force de propositions jusqu'à la conclusion d'un accord.

La France peut également jouer un rôle au profit de la définition d'accès à ces ressources :

- sur son plateau continental grâce à la poursuite des actions relatives à son extension (programme EXTRAPLAC) et à la sécurisation de nos droits souverains sur les ressources naturelles au travers d'un plan d'action relatif aux délimitations maritimes. Par ailleurs, l'État anticipera les futures demandes d'exploration et d'exploitation par des industriels en s'assurant que tous les espaces concernés disposent bien du cadre juridique adapté et en sécurisant la mise en œuvre des compétences respectives de l'État et des collectivités d'outre-mer ;
- sur le fond des océans constituant la Zone, selon la définition de la Convention de Montego Bay, la France décide de limiter ses contrats internationaux à ceux qu'elle détient désormais pour les secteurs de « Clarion-Clipperton » et de la « ride médio-atlantique ». L'État apportera tout son soutien au respect des obligations contractuelles de l'Ifremer avec l'autorité internationale des fonds marins (AIFM).

B/ Sur le plan communautaire

Dans le respect des orientations établies par la déclaration de Limassol et par la communication de la Commission européenne sur la « croissance bleue » la France, par son action au Conseil et au Parlement européen, doit jouer un rôle moteur dans l'orientation des politiques communautaires intéressant la mer et le littoral. Si l'inflexion ou la confirmation de la politique maritime intégrée doit faire l'objet d'une déclaration formelle, par exemple à l'occasion de la présidence maltaise du Conseil, la France doit jouer pleinement son rôle dans l'élaboration de cette déclaration.

Une attention particulière doit être portée au positionnement de la France dans la politique commune de la pêche, qui est une politique européenne très intégrée, dans le contexte résultant du référendum sur la sortie de l'UE du Royaume uni.

De même une attention particulière sera portée au développement d'une coopération européenne renforcée, notamment dans le cadre des approches transfrontalières. L'amélioration de l'accès aux fonds européens, qu'il s'agisse des financements permanents ou des appels à projets ponctuels, ainsi que le déploiement d'outils d'interface entre acteurs maritimes concernés au niveau européen seront priorisés. La France pourra en outre conduire

des initiatives régionales ou de coopération engageant ses compétences régaliennes, relevant de la subsidiarité ou faisant appel à ses capacités locales de proposition.

Dans une perspective de croissance bleue et de soutien de l'emploi maritime à l'échelle européenne, les programmes européens seront mis à profit pour favoriser le développement de la filière maritime française : initiatives de l'arc atlantique, soutien de l'Union européenne aux régions ultramarines, initiatives par bassins maritimes, comme en Méditerranée, ou politiques maritimes régionales dans les bassins ultramarins comportant des territoires éligibles à la qualification de région ultrapériphérique.

Les outils de mise en œuvre de la planification spatiale des activités et usages maritimes doivent permettre de dépasser les approches thématiques, afin d'optimiser l'exploitation durable de la mer et du littoral et la préservation de sa biodiversité. Cette démarche comporte et favorise une dimension de coopération régionale entre États riverains d'un même espace maritime, ainsi que des coopérations transfrontalières renforcées dans le cadre des mers régionales et dans la définition et la mise en œuvre des politiques européennes et internationales. Elle requiert l'accès aux meilleures données disponibles sur les milieux marins et les espaces maritimes.